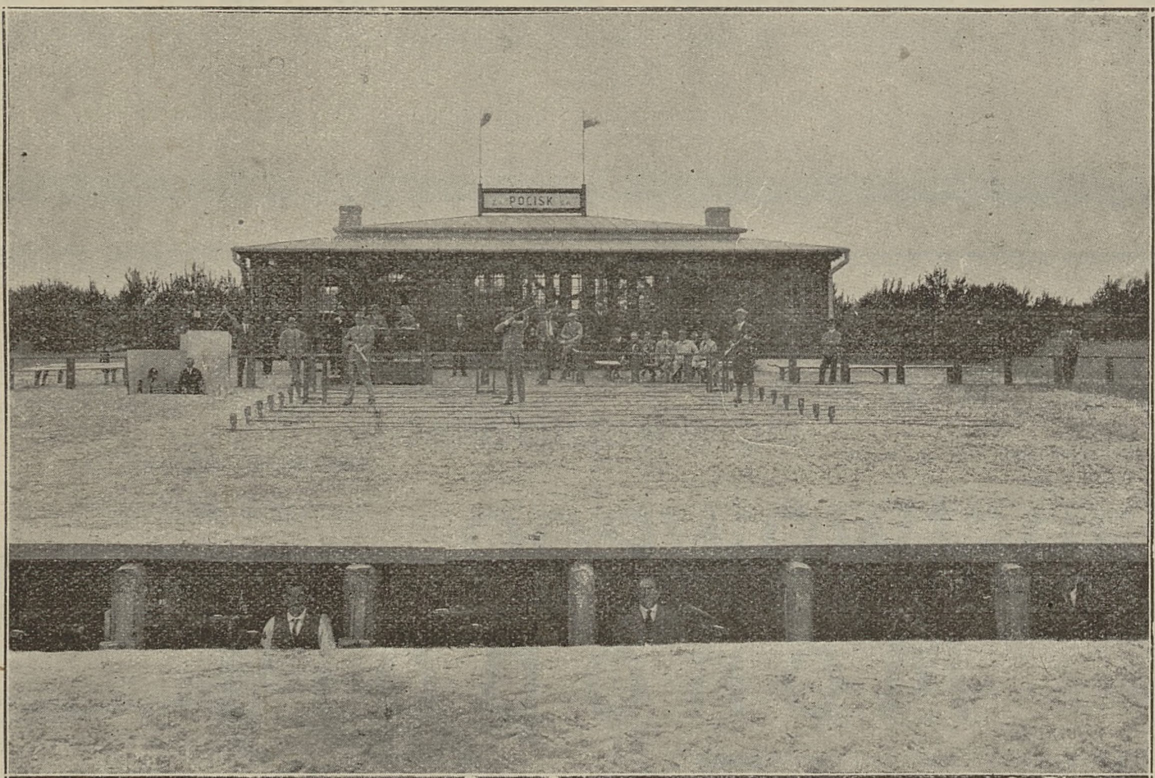
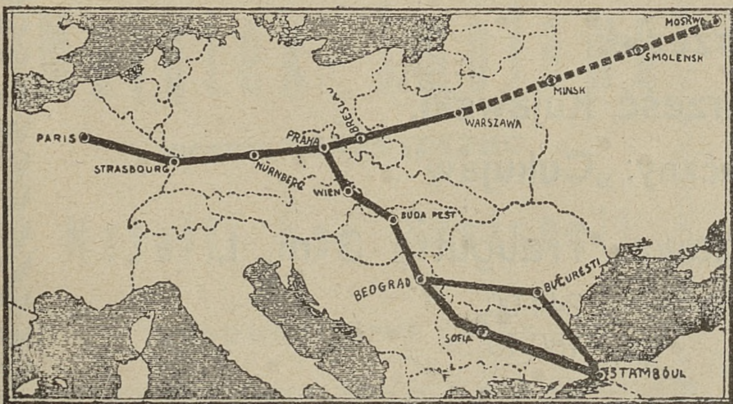
# LOT POLSKI

ORGAN
OFICJALNY
LOPP i ARP




Nr. 6.
CZERWIEC
1930 r.


POCISK






## LOSOWANIE

W dn. 30 maja r. b. wygrali premjowe bilety na przelot samolotem, w m. maju r. b. następujący prenumeratorzy roczni „LOTU POLSKIEGO"

1) Koło Miejscowe L.O.P.P., Pruszków, Stalowa 20.
2) Koło L.O.P.P. w Miękini, poczta Krzeszowice, skrz. poczt. 49.
3) Samopomoc przy Gimn. Państwowym, Chocim Lb.
4) p. Le Blanc Oskar, maj. Oderady, poczta Łuck.
5) Myszkowski w/m Krak. Przedm. 5.
6) Franaszek w/m Wolska 41.

Po upoważnienia na odbiór biletów należy się zwracać do Administracji „Lotu Polskiego", (Długa 50). Wszystkie bilety muszą być wykorzystane do dn. 30 czerwca b.r.




105

**Z. A. T.**

**Zakłady akumulatorowe**

Systemu **TUDOR** Sp. Akc.

Warszawa, Złota 35.
Tel. 17-45, 404-94.

Oddziały: w Poznaniu, Bydgoszczy i Lwowie.

Najlepsze akumulatory do oświetlenia samochodów i radio.

191

**Rybnicka Fabryka Maszyn**

Sp. z ogr. odp.

RYBNIK G. ŚL.

Adr. telegr. „Rymag". Nr. Nr. tel. 69 i 125.

Maszyny i urządzenia kopalniane.
Urządzenia transportowe.
Wciągi (lifty) towarowe.
Wagi kolejowe i wozowe.

232

**PATENTY**

na wynalazki, rejestracje marek modeli wzorów w Polsce i zagran.

**Czempiński i Skrzypkowski,** inżynierowie

RZECZNICY PATENTOWI

**Warszawa, ul. Krucza 43, Tel. 226-70**

Adres telegraficzny: „PRAWO-WARSZAWA"

185

IDEALNE W UŻYCIU SĄ H. ŻAKA.
**PRZEMYSŁAWKA** WODA KOLOŃSKA MYDŁO

260

**Majątek Smolawa**

**poczta BERESTECZKO**

**Natalji bar. Steinheil**

Gospodarstwo rolne.

294

**MAJĄTEK RUDKA**

**poczta Demidówka — Wołyń**

**Adama Wolańskiego**

Hodowla kur zielono-nóżek i pawi pospolitych. Gospodarstwo rolne.

296

**Majątek Własczczyńce**

**Poczta Wyszogródek na Wołyniu**

TEODORA JEPISZOWA

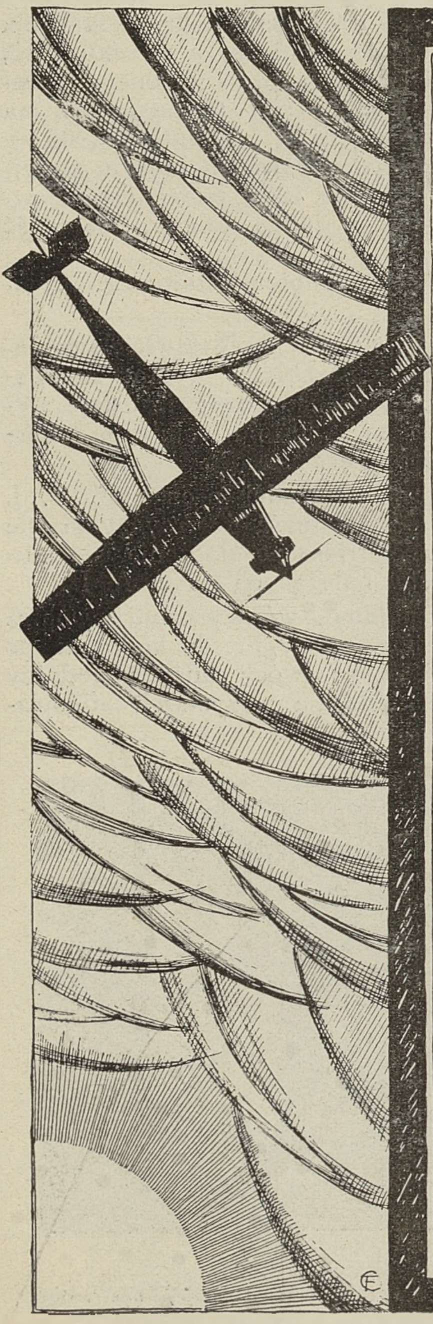
Gospodarstwo nasienne i leśne, hodowla bydła czerwono-polskiego.

295

# LOT POLSKI

ORGAN · LIGI · OBRONY · POWIETRZNEJ · I · PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ · AEROKLUBU · RZECZYPOSPOLITEJ · POLSKIEJ ·

ROK VIII. — Nr. 6 (81). CZERWIEC 1930.





HENRYK HR. DE LA VAULX

*B. J. KWIECIŃSKI.*



# HENRYK hr. de la VAULX
## WSPOMNIENIE POŚMIERTNE

*Dnia 19 kwietnia 1930 r. zginął w Nowym Yorku w czasie katastrofy samolotu komunikacyjnego Henryk hr. de la Vaulx, Prezes Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej. (Fedération Aéronautique Internationale).*

*Śmierć jego głęboką żałobą okrywa lotnictwo całego świata, w zmarłym bowiem, tak tragicznie prezesie, nie traci tylko F. A. I. swego przewódcę, ale całe lotnictwo światowego pioniera, zaszczytnej idei wielkiego zjednoczenia całego lotnictwa światowego, w jedną wielką rodzinę.*

* * *

Urodzony w pałacu w Bierville, od lat najmłodszych zdradzał zamiłowanie do dalekich podróży, to też po ukończeniu studjów w 24 roku życia podejmuje pierwszą światową podróż, która Go prowadzi przez Kambodżę, Anam, Kochinchinę, Chiny, Japonję, i Amerykę.

Krótko po powrocie zostaje wysłany w misji oficjalnej do Ameryki Południowej, gdzie spędza 20 miesięcy odbywając przeważnie konno liczne wycieczki przez pustynię patagońską.

W roku 1898 będąc znów w oficjalnej misji w Ameryce Południowej, ma okazję odbycia 17 lipca tegoż roku pierwszej podróży balonem wolnym. Fakt ten miał się stać decydującym w życiu młodego hrabiego de la Vaulx, który od tej chwili staje się zapalonym i niestrudzonym bojownikiem o zdobycie powietrza.

Już w dwa lata później z okazji Wystawy Światowej w Paryżu, zdobywa on wielki medal złoty z dziedziny Aeronautyki, przez ustalenie rekordu światowego na odległość odbywając podróż balonem kulistym z Paryża do Rosji na przestrzeni 1.925 km. w 35 godz. 45 min. Rekord ten zdołano pobić dopiero w roku 1912.

W czasie do roku 1903 Henryk hr. de la Vaulx wykonywuje liczne wzloty balonem, a w roku 1913, dokonywuje licznych udanych prób balonem motorowym „Le héditerranéen". Loty te przynoszą mu nagrodę Akademji Umiejętności. W latach 1906 — 1907 konstruuje on nowy sterowiec z którym podejmuje liczne próby. W roku 1908 podejmuje pierwszy lot samolotem, który jeden kończy się dość poważną katastrofą.

W czasie wojny jest pilotem sterowca „Commandant Coutelle".

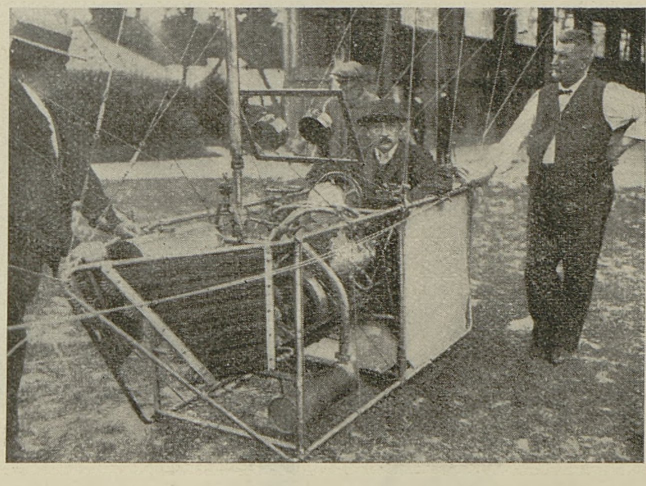
W roku 1905 wspólnie z przedstawicielami innych Państw Europejskich zakłada w Paryżu Międzynarodowy Związek Aeronautyczny i zostaje wybrany jego wiceprezesem, a już po wojnie, po śmierci księcia Bonaparte prezesem.

Jako wiceprezes, a później prezes F. A. I. rozwija on ogromną działalność i przyczynia się tem samem do większego jeszcze złączenia się klubów wszystkich państw należących do F. A. I.

Działalność ta znajduje swój wyraz na zewnątrz przez odbycie osobiście przez hr. de la Vaulx po objęciu prezesury F. A. I, dwóch dużych podróży powietrznych dla odwiedzenia wszystkich afiljowanych klubów.



*Fotografja z dn. 17.VII 1900 roku.*
*Hr. de la Vaulx dokonuje lotu na balonie wolnym.*



*Fotografja z roku 1908.*
*Hr. de la Vaulx na pokładzie sterowca swojej konstrukcji.*

Pierwsza z tych podróży obejmująca Państwa starego kontynentu odbyła się w czasie od 3.V do 17.VI 1927 r.

Celem tych podróży było jak to oświadczył osobiście hr. de la Vaulx 1) odwiedzenie wszystkich należących do F. A. I. Klubów, 2) zbadanie możliwości praktycznych odbycia samolotem podróży po Europie.

Wszystkie wchodzące w rachubę Państwa oddały hr. de la Vaulx, tam gdzie nie istniały linje powietrzne komunikacyjne, specjalne samoloty bądź cywilne, bądź wojskowe, do dyspozycji.

Próba ta powiodła się w zupełności. Hr. de la Vaulx w czasie tej podróży odwiedził odlatując z Tuluzy, Tanger, Alvereg (w okolicy Lisbony), Madryt, Rzym, Belgrad, Bukareszt, Budapeszt, Wiedeń, Monachium, Pragę, Berlin, Dessau, Szczecin, Sztokholm, Helsingfors, Wyborg, Oslo, Kopenhagę, Hamburg, Amsterdam, Londyn, Brukselę, przebywając ogółem 13.660 km. w 102 godzinach. Niestety nieistnienienie wówczas jeszcze Aeroklubu R.P. spowodowało, że hr. de la Vaulx nie odwiedził wówczas Polski.

W roku 1929 podejmuje hr. de la Vaulx swoją drugą wielką podróż po Ameryce Południowej, by nawiązać bezpośredni kontakt z istniejącemi tam Aeroklubami, członkami F. A. I. Podróż tę rozpoczął również w Tuluzie dnia 18.I.29 r. udając się do Dakaru samolotem, a z tamtąd okrętem przez ocean.

1 lutego znów rozpoczyna lot i kolejno odwiedza Montevideo, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Bahia-Blanca, San Antonio, Trelew, Comodore Rivadavia, Sant Jago przelatuje więc nad okolicami które przed 33 laty zwiedzał konno. 29 marca znów jest zpowrotem we Francji.

Z początkiem b. r. hr. de la Vaulx udał się do Ameryki Północnej by i tam odbyć wielką podróż propagandową. Podróż ta znalazła niestety, tak przedwczesny, a tak tragiczny koniec.

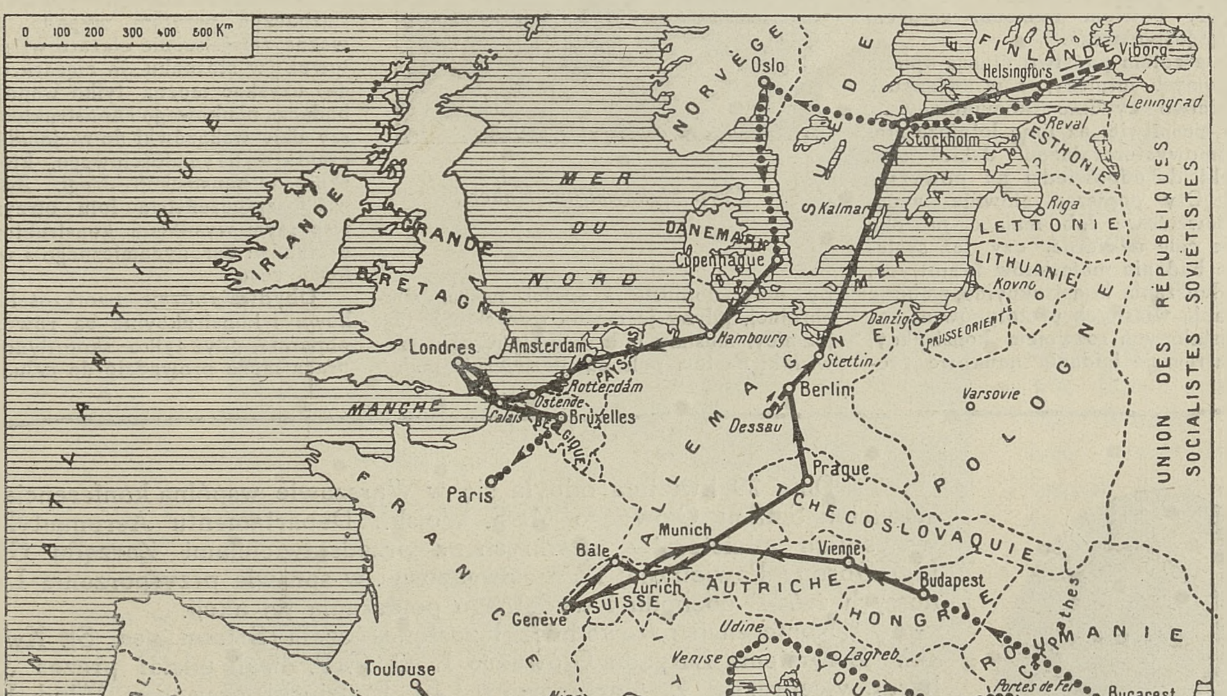
*Śmierć Henryka hr. de la Vaulx jest bolesnym ciosem dla lotnictwa całego świata, śmierć ta jest tem tragiczniejsza, że w roku obecnym mija 25 lat od czasa założenia F. A. I. której współtwórcą i gorliwym propagatorem był hr. de la Vaulx. Jubileuszowy Zjazd tegoroczny w Paryżu, który miał się stać wielką manifestacją na cześć hr. de la Vaulx, zamienić się musi niestety w akademję żałobną.*

*Śmierć ta jest i tem tragiczniejsza, że ogromna energja życiowa, zapał istnie młodzieńczy, jakie charakteryzowały hr. de la Vaulx pozwoliły przypuszczać, że długie jeszcze lata prowadzić będzie mógł dzieło, któremu poświęcił się całkowicie.*

* * *

*Henryk hr. de la Vaulx umarł, ale przez stworzenie Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej postawił sobie pomnik „trwalszy niż ze spiżu" i żyć będzie wiecznie.*

*Non omnir moriaz.*




*Hr. de la Vaulx prezes F. A. I. odbył podróż powietrzną dla odwiedzenia wszystkich afiljowanych klubów. Trasa lotu wykonanego w ciągu maja i czerwca 1927 roku.*

*Prof. MAKSYMILJAN HUBER.*

# O twórczości lotniczej.

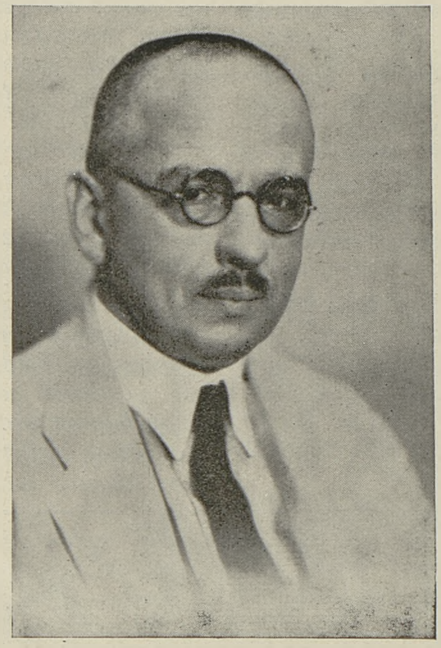
Jednem z głównych zadań L. O. P. P. jest popieranie twórczości w zakresie lotnictwa. Na czem polega ta twórczość i jakie kierunki pracy twórczej są obecnie najardziej godne poparcia?

Oto pytania wyłaniające się często z obrad Zarządu Głównego Ligi.

Sprobujemy odpowiedzieć na nie pokrótce. Rzecz jasna, że motywem naczelnym w naszych rozważaniach musi być „obrona narodowa". Zbyt wysoko cenimy wszyscy odzyskanie skarbu niepodległości, aby we wszelkich poczynaniach nie zapominać o potrzebie nieustannej czujności w obronie tego skarbu. Przypominają nam zresztą o tem dawni zaborcy, a teraz sąsiedzi. Dwie są podstawy główne obrony: siła zbrojna i siła gospodarcza. Tylko harmonijne rozwijanie obu tych sił zapewni mocarstwowe stanowisko Polski, a z niem skuteczną obronę przed zakusami wrogów Wiadomo, że lotnictwo jest jednem z najważniejszych narzędzi siły zbrojnej i dlatego lotnictwo wojskowe rozwinęło się u nas przed cywilnem. Ale to lotnictwo będzie tylko wtedy potężną, trwałą dźwignią obrony narodowej, gdy opierać się będzie na własnym przemyśle lotniczym, tylko wtedy bowiem wzmocni zarazem naszą siłę gospodarczą.

Słusznie zatem państwo otacza opieką nasz przemysł lotniczy, a w związku z nim lotnictwo cywilne komunikacyjne, czekając cierpliwie, aż linje lotnicze staną się samowystarczalnemi. Jakież stąd wskazówki do odpowiedzi na powyższe pytania? Czy popierać głównie wynalazki przewrotowe lub mające na oku wyłącznie cele militarne, czy też systematyczne badania materjałów krajowych, drobne ulepszenia konstrukcyjne, żmudne opracowania własnych prototypów na zasadach ustalonych rozwojem konstrukcyj obcych, wreszcie badania naukowe prowadzone z wyraźną tendencją nietylko dorównania obcym lecz i wyprzedzenia ich bodaj w niektórych dziedzinach specjalnych.

Nie zaprzeczając bynajmniej możliwości wynalazkw przewrotowych, które



*Prof. Maksymiljan Huber.*

by dały doniosłe korzyści naszej sile zbrojnej, gdyby je można wyzyskać w tajemnicy, musimy jednakże stwierdzić, że widoki na tem polu są niezmiernie małe. Wystarczy spojrzeć w jednem z wielkich muzeów zagranicznych (jak np. South Kensington w Londynie) na zbiory modeli samolotów różniących się zasadniczo od płatowca, ażeby dojść do tego przekonania. Wysiłki w tym kierunku są podobne bardzo do gry w loterję z zamiarem zdobycia tylko głównej wygranej. Tymczasem drobne napozór techniczne ulepszenie w konstrukcji płatowca daje z reguły nader poważne korzyści gospodarcze. Takie ulepszenia płatowców mogą iść w trzech kierunkach:

1⁰. Poprawa własności aerodynamicznych.

2⁰. Zmniejszenie ciężaru własnego.

3⁰. Zwiększenie bezpieczeństwa lotu.

Wszystkie razem dążą do zwiększenia ekonomji komunikacji powietrznej. We wszystkich kierunkach pole pracy twórczej jest olbrzymie. Jak dotąd najwięcej zrobiliśmy w kierunku pierwszym, dzięki ufundowaniu przez L O. P. P. Instytutu Aerodynamicznego. Nie należy jednak zaniedbywać i obu innych kierunków, to też słusznie zmierzają ku temu wyniki Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa i niektórych wytwórni naszych. Zaznaczyć przytem wypada, że nader ważne zmniejszenie ciężaru własnego płatowca (w stosunku do ciężaru użytkowego) uzyskać można tylko wspólną pracą badacza naukowego i konstruktora. Pierwszy daje wskazówki do racjonalnego obliczania wytrzymałościowego, które wyzyskuje w konstrukcji drugi. Zwiększenie zaś bezpieczeństwa lotu otrzymuje się wspólnym wysiłkiem konstruktorów i teoretyków: aerodynamicznego i wytrzymałościowego.

Obydwa rodzaje twórczości t. j. naukowa i konstrukcyjna są równie godne poparcia, gdyż tylko skoordynowana ich praca może prowadzić do celu.

---



*gen. St. Kwaśniewski.*

Dnia 29 kwietnia odbyła się w Warszawie wspólna konferencja przedstawicieli Sztabu Głównego M. S. Wojsk., Departamentu Aeronautyki, oraz wszystkich ministerstw cywilnych z przedstawicielami Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w sprawie przysporzenia L. O. P. P. nowych źródeł dochodu i wydatnego popierania jej akcji.

Konferencji przewodniczył zastępca szefa Sztabu gen. St. Kwaśniewski. Z ramienia Zarządu Głównego L. O. P. P. brali udział prezes J. Eberhardt, viceprezesi Z. Martynowicz i St. Rudziński oraz dyr. Wład. Baliński. Viceprezes Zarządu Głównego L. O. P. P. pułk. dypl. L. Rayski reprezentował Departament Aeronautyki.

Wynik konferencji budzi wiarę, że L. O. P. P. znajdzie większe niż dotąd poparcie czynników państwowych z zachowaniem całkowitej dotychczasowej niezależności społecznej Ligi.

Na Ogólnym Zgromadzeniu L. O. P. P. p. gen. St. Kwaśniewski w imieniu armji w pięknym przemówieniu podziękował Lidze za współpracę z wojskiem w dziedzinie obrony powietrznej i przeciwgazowej w r. ub. i za dalsze szczytne zamierzenia.

Odpowiedzieli mu w imieniu Ogólnego Zgromadzenia przewodniczący b. wojewoda Sołtan i w imieniu Zarz. Gł. L. O. P. P. prezes Eberhardt.




Niemcy nie ustają w swojej propagandzie. Oto przed niedawnym czasem, sterowiec „Graf Zeppelin" dokonał okrężnego lotu nad Paryżem, wracając z podróży do Anglji.

Mieszkańcy Paryża z zainteresowaniem śledzili olbrzyma powietrznego. Niejednemu z nich nasuwały się reminiscencje, że przecież ten sam sterowiec, przelatujący dziś nad stolicą Francji, przed niedawnemi laty był zwiastunem grozy i zniszczenia. Kroniki wojenne z lat 1917 i 1918 zanotowały 5.000 zabitych i rannych, przy użyciu tylko w roku 1918 — 11.680 kg. bomb, które to ofiary wytrute zostały przez niszczycielskie loty „Grafa Zeppelina", nie mówiąc już o stratach wyrządzonych przez eskadry samolotów.



„Hr. Zeppelin" nad placem Zgody w Paryżu.

* * *

Loty dokonywane przez Dr. Eckenera mają na celu propagandę potęgi powojennego rozwoju lotnictwa Rzeszy Niemieckiej. Po opasaniu kuli ziemskiej „Graf Zeppelin" udał się w podróż po Europie.

W chwili obecnej „Graf Zeppelin" odbywa podróż w Ameryce Południowej, mając na swym pokładzie licznych pasażerów — przedstawicieli różnych narodów.

Rzeczywisty rozwój i kolosalny rozmach w rozbudowie floty powietrznej Niemiec, musi być przestrogą dla innych Państw, które wobec ciągle nie wygasłych nadziei odwetowych ze strony „pokonanych" Niemiec, muszą zdwoić czujność i skierować wysiłki do obmyślenia środków obrony na wypadek wojny.

Wobec ciągle ponawianych prób rewizjonistycznych ze strony Niemiec, godzących w ustalone traktatem Wersalskim granice zachodnie Polski — społeczeństwo polskie musi dawać baczenie i śledzić pilnie wzrastającą potęgę lotniczą sąsiada,

*Płk. MARIO ROATTA.*

# Lot okrężny nad Italją.

Królewski Aeroklub Italji polecił wpisać do „Kalendarza Sportowego 1930" F.A.I. międzynarodowe zawody dla samolotów turystycznych I kategorji. Zawody te nosić będą nazwę „Lotu Okrężnego nad Italją" (Giro Aero d'Italia), i odbędą się w czasie od 15 do 31 sierpnia 1930 roku.

Został obecnie ogłoszony regulamin tych zawodów, a więc można już podać niektóre informacje w sprawie ich organizacji.

„Lot okrężny nad Italją" zarezerwowany jest wyłącznie dla samolotów turystycznych 1-szej kategorji, których waga zatwierdzona jest przez regulamin sportowy F.A.I. (waga pustego samolotu poniżej 400 kg.).

W zawodach mogą wziąć udział piloci italscy i zagraniczni, posiadający licencje sportową F. A. I., a więc należący do Klubów Lotniczych, przynależnych do F.A.I.

Układ zawodów, szczęśliwie pomyślany, pozwala na należną ocenę techniczną cech charakterystycznych samolotów; oraz ułatwia szerokiej publiczności zrozumienie ich zasad.

Oto program szczegółowy zawodów: w dniach 20, 21, 22, 23 sierpnia odbędą się następujące próby wstępne:

a) próba wysokości winna być dokonana w ciągu 40 minut w ciężarem użytecznym 200 kg. Jako taki będzie brany pod uwagę ciężar pasażerów i paliwa. Celem dopełnienia przepisanego ciężaru, użyje się ewentualnie balastu zaplombowanego i nieużytecznego. Wszystkie samoloty winny osiągnąć minimalną wysokość 2000 m.

b) próba startu, za którą przyznaje się 10 punktów maximum.

c) próba lądowania, za którą przyznaje się 15 punktów maximum.

d) badanie zalet turystycznych, z 15 punktami maximum.

Następnie mieć będzie miejsce handicap w odlocie pomiędzy zawodnikami, którzy zostaną zakwalifikowani do lotu podczas prób praktycznych.

Próby techniczne służyć będą do klasyfikacji aparatów zapisanych do konkursu. Wyniki ich dostarczą materjału do wstępnej klasyfikacji, która posłuży do ustalenia handicap'u pomiędzy poszczególnemi zawodnikami.

Uczestnik o najwyższej klasyfikacji w próbach praktycznych może otrzymać razem 60 punktów.

„Lot Okrężny nad Italją" zostanie dokonany w 4-etapach, według następującego porządku:

I etap około km. 1.111,50 25 sierpnia 1930: Rzym (Littorio) — Neapol—Bari—Brindisi — Foggia — Pessara—Fermo—Ancona—Fano—S. Marino (zrzucenie przesyłek)—Rimini.

II etap około 872,5 km. 27 sierpnia 1930: Rimini—Florencja—Pavullo—Bolonja — Forli — Lugo — Ravenna — Ferrara—Pomposa — Padwa — Tryjest—Postumia—Gorycja—Udine—S. Donà di Piave (zrzucenie przesyłek)—Wenecja.

III etap około 622 km. 29 sierpnia 1930: Wenecja — Trydent—Bolzano—Werona — Brescia—Bergamo—Medjolan — Vercelli—Aosta—Mirafiori.

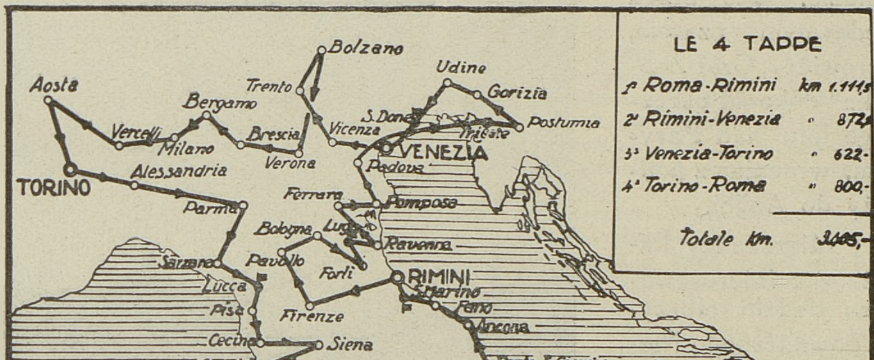
IV etap około 800 km. 31 sierpnia 1930: Mirafiori — Aleksandrja — Parma — Sarzana—Lucca (zrzucenie przesyłek)—Piza—Cecina — Siena — Campiglia Marittima — Grosseto—Rzym (Littorio).

Od chwili odlotu publiczność będzie mogła śledzić zawody, nie bacząc na zastosowanie handicap'ów, o których mowa powyżej, ponieważ dla określenia czasów na przebycie poszczególnych etapów, odlot samolotów będzie uważany jako jednoczesny dla wszystkich zawodników.

Zawodnicy będą musieli lądować na lotniskach wszystkich miejscowości zawartych w planie każdego etapu, a komisarze sportowi każdego lotniska muszą stwierdzić lądowanie na danym lotnisku.

Jest więc zrozumiałem, iż zawodnik, który pierwszy minie metę danego etapu, zostaje zwycięscą tego etapu. Suma czasów zużytych przez różnych zawodników dla dokonania poszczególnych etapów da w rezultacie zwycięzcę „Lotu Okrężnego Italji".

Publiczność będzie mogła śledzić godzinę za godziną, przebieg lotu poszczególnych zawodników na każdym etapie, i będzie mogła już tego samego wieczoru znać miejsce danego zawodnika w ogólnej klasyfikacji.




IL PERCORSO DEL PRIMO GIRO AEREO D'ITALIA
25-31 agosto 1930 - VIII

*Trasa raidu.*

*WŁ. BALIŃSKI.*

# O współpracę organizacyj społecznych z L. O. P. P.

Liga, powołana do tworzenia obrony powietrznej i przeciwgazowej, stara się wciągnąć w sferę swoich prac stowarzyszenia społeczne, których cele nie konkurują z jej celami w pozyskiwaniu szerokich mas, a z pośród takich stowarzyszeń przedewszystkiem te, których struktura i charakter nadają się szczególnie do podejmowania jej akcji.

L. O. P. P. jest instytucją, działającą na terenie całego państwa, przeto w statutach innych stowarzyszeń celów identycznych z jej celami nie znajdujemy. Życie, zacieśniając stosunek pomiędzy L. O. P. P. a państwowemi czynnikami obrony kraju, uwydatnia coraz bardziej kierowniczą rolę L. O. P. P. w cywilnej społecznej akcji obrony powietrznej i przeciwgazowej.

Zważywszy, że należyte kierowanie temi sprawami jest znacznie łatwiejsze, gdy się odbywa wewnątrz organizacji własnej, L. O. P. P. dąży do tworzenia komórek własnych w stowarzyszeniach, o których wspomniałem.

Liga, jako ośrodek główny samoobrony powietrznej i przeciwgazowej, zainteresowała już sporo takich organizacyj swą pracą i niektóre z nich podjęły akcję L. O. P. P. z dużą energją. Metoda ta daje efekt potrójny.

Najsampierw — praca podjęta przez zwartą organizację nietylko nie zanika, lecz rzadko ulega przerwom i zazwyczaj dobrze się rozwija.

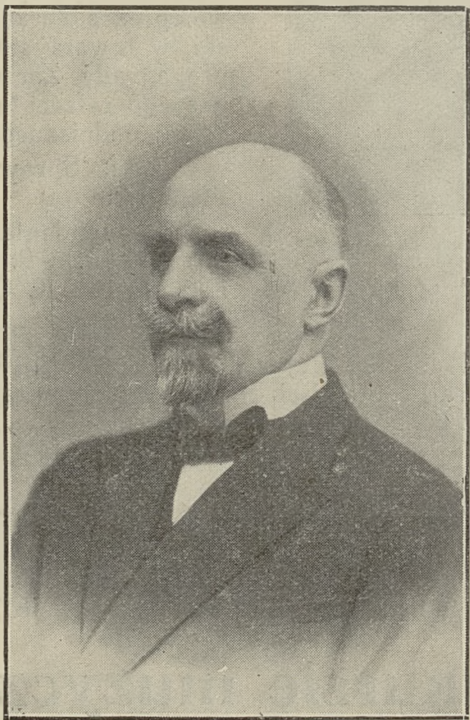
Po drugie — dzieje się to tańszym kosztem, gdyż oszczędza się na pomocach szkolnych (na sprzęcie, naukowej literaturze i t. d.), które służą zorganizowanej zbiorowości.

Wreszcie — pozyskuje się dużą ilość czynnych propagatorów poza terenem ich własnej organizacji. Przenoszą oni idee Ligi do warsztatów pracy, do rodzin, do szkół i t. d.

Ten trzeci punkt jest szczególnie ważny, bo myśli nasze przenikają dzięki przyjętemu sposobowi łatwo tam, gdzie sami bezpośrednio nie zawsze docieramy dosyć szybko. Przytem propagatorzy tej grupy roznoszą nasze idee w formie odpowiedniej, bo do własnych środowisk, które dobrze znają i w których są rozumiani.

O tem, jak słuszną okazała się polityka organizacyjna Ligi, świadczy bodaj zjawisko następujące, Czytelnicy „Lotu Polskiego" zaobserwowali napewno zmiany, jakie zaszły w czasopiśmie Ligi ostatniemi czasy. Zmiany te nie są przypadkowe. Spowodowała je w dużej mierze ta polityka organizacyjna.

Liga rozrasta się we wszystkich kierunkach, a jej organ „Lot Polski" razem z nią. Liczba prenumeratorów powiększa się i mamy ich w coraz to nowych środowiskach. Np. szkoły doniedawna nie prenumerowały prawie „Lotu Polskiego". Dziś „Lot Polski" ma na liście prenumeratorów sporo szkół, nauczycieli i uczniów; przytem coraz więcej. Inaczej być nie może i pod tym względem wolno nam być optymistami. To jest tylko przykład, który wybrałem, sądząc, że będzie dla czytelników „Lotu Polskiego" bardziej zajmujący i przekonywający.



*Wojewoda Wł. Sołtan*
*Prezes Rady Głównej Z. H. P.*

W polityce organizacyjnej dopomaga L. O. P. P. przedewszystkiem jej cel.

W propagandzie Ligi pierwiastek reklamy jest zupełnie nikły. Liga uświadamia społeczeństwo o znaczeniu lotnictwa i obrony przeciwgazowej. W miarę rozwoju zainteresowania się temi dziedzinami i w miarę wzrostu zrozumienia potrzeby ich rozwoju, zwiększa się zrozumienie doniosłej roli, jaką w dzidzinach tych odgrywa L. O. P. P.

A prostym tego skutkiem jest wstępowanie do niej i wspieranie materjalne L.O.P.P.

Jedną z organizacyj, które niedawno rozpoczęły współpracę z L. O. P. P., jest Związek Harcerstwa Polskiego. (Liczni harcerze oczywiście dawno już należeli do L. O. P. P.).

Aktualnośc podjęcia tej współpracy oraz znaczenie jej dla obydwu stowarzyszeń wymagają oddzielnej szpalty „Lotu Polskiego".

*Z. H. P. a L. O. P. P.*

Naczelnictwo Z. H. P., wskutek osiągniętego porozumienia z Zarządem Głównym L. O. P. P., zwołało na dz. 22 kwietnia r. b. do Warszawy 70 druhen i druhów na 1-y kurs obrony powietrznej i przeciwgazowej.

Spędzili oni tydzień świąteczny z nami, pracując. I to jak pracując!

Niestety nie starczyło miejsca i środków na większą liczbę słuchaczów. Przyjęto na kurs tylko połowę zgłoszonych.



*Por. J. Leśniewski,*
*Harcmistrz Kier. Wydz. P. W. Gł. Kwatery Męskiej.*

Tak ogarnąć się do pracy nad obroną kraju, w nowym dla siebie kierunku, potrafi oczywiście tylko zespół obywateli, złączonych z sobą mocnym węzłem chęci służenia ojczyźnie.

Skorzystam ze słów wiceprezesa Zarządu Gł. Ligi inż. St Rudzińskiego, wypowiedzianych w chwili, gdy imieniem L. O. P. P. żegnał absolwentów. Powiedział ze wzruszeniem, że nie statut sprowadził ich na ławy audytorjum, lecz związek myśli i serc.

Wielkie zainteresowanie się przedmiotem, uwaga i skupienie, powaga traktowania sprawy i oprócz tego zapał młodzieńczy, każą wierzyć, że wysiłki wspólne, czas i pieniądz L. O. P. P., ulokowane zostały dobrze, że referaty Ligi w chorągwiach harcerskich nie będą próżnowały.

W harcerzach, których praca pójdzie w rozmaitych kierunkach (lotnictwo, o. p. g. i o. p. l.) pozyska „Lot Polski" liczną rzeszę nowych Czytelników, bo, jak już kiedyś była mowa o tem, bez „Lotu Polskiego" nasz działacz wypada z tempa. A harcerstwo wypaść z niego nie zechce.

Na uroczystościach otwarcia i zamknięcia kursu reprezentowali: Z. H. P. Prezes Rady Głównej, wojewoda Wł. Sołtan, Harcmistrz Kier. Wydz. P. W. Gł. Kwatery Męskiej por. J. Leśniewski, a L. O. P. P.: wiceprezes Zarządu Głównego — inż. Stan. Rudziński w towarzystwie gospodarza kursu i referenta propagandy Zarządu Gł. L. O. P. P. p. H. Matzke, naszego referenta prasowego p. J. Lewestama oraz wyżej podpisanego.

Min. Spraw Wojsk. reprezentował major E. Pfeiffer.

Komendantami kursu byli: Harcmistrzyni Kier. Wydz. Żeńsk. P. W. Gł. Kwat. Wanda Kraszewska i harcmistrz K. Cieślewski.

Skromne uroczystości otwarcia i zamknięcia kursu cechował nastrój serdeczny i podniosły.

Aktem wstępnym był raport, odebrany przez prezesa Sołtana, aktem końcowym — odśpiewanie Roty.

*J. W.*

# O konkursie muzycznym.

W Nr. 5 „Lotu Polskiego" ogłoszony został konkurs muzyczny L. O. P. P. przy współudziale „Polskiego Radjo", „Radjo" i czasopisma „Muzyka". Takie same ogłoszenia ukazały się w innych perjodykach, a przedewszyskiem w organach współorganizatorów konkursu.

Czytelnikom naszym należy się wyjaśnienie — co sprawiło, że Liga zainteresowała się muzyką i jaki jest cel konkursu.

Wywołała konkurs potrzeba zaspokojenia życzeń organizacji, posiadających własne kapele i orkiestry, a współpracujących wydatnie z nami.

Pochody, capstrzyki, uroczystości L. O. P. P., uroczystości szkolne, a zwłaszcza wycieczki i ćwiczenia p. w. szkolnego, obozy letnie z pracą lotniczo-gazową i t. p., jak się okazało wymagają już własnego utworu muzycznego Ligi.

Sprawę tą wypadło rozwiązać, ogłaszając konkurs z nagrodami, zresztą nie obciążającemi znacznie Ligi.

Zainteresowanie tem kół muzycznych jest dość znaczne, a Polskie Radjo zamierza dołączyć do zawodów kompozytorów o nagrodę, konkurs drugi. Mianowicie radjosłuchacze będą mieli możność odgadywania orzeczeń Sądu Konkursowego. W tym celu pewna liczba utworów wyróżnionych zostanie odegrana przed mikrofonem radjostacji warszawskiej.

Przytoczmy kilka cytat z książki, traktującycej o propagandzie*), które są w zgodzie z naszemi zapatrywaniami i wyręczą nas w wyjaśnieniu roli, jaką odegrać musi w życiu wielkiego i popularnego stowarzyszenia społecznego utwór muzyczny.

„Jako samodzielny środek szerokiej popularyzacji rozmaitych celów, muzyka służyć nie może, bo nie oddaje myśli..." „Ale w połączeniu z drugiemi potrafi muzyka okazać dużą pomoc". „Potężnie oddziaływa na uczucia". „Szczególnie, gdy wiążemy z utworem muzycznym pewne myśli..."

„Dla naszych celów ten pierwiastek emocjonalny ma bardzo duże znaczenie, czyniąc czasem muzykę, mało doceniany środek propagandy, narzędziem niezastąpionem w ręku dobrego propagatora".

L. O. P. P. i „Lot Polski" otrzymują liczne zapytania w sprawie konkursu, a młodzież zdradza pewne zniecierpliwienie.

Zatem przewidywania już sprawdzają się.

*) Propaganda. Wł. Baliński, na str. 95 — 96.

*JERZY LEWESTAM.*

# Jak poznałem RWD 4 i co z tego wynikło?

*FELJETON.*

„Nieograniczona jest pycha ludzka" mówi pismo święte. Niestety jestem tylko człowiekiem, który pod pozorami skromności kryje w sobie pyszałka wmawiającego w innych i siebie, że jest czemś niezwkłym, znającym się na wszystkim czego się tknie. Więc jesze nie tak dawno gdy rozmawiałem z marynarzem ociekałem literalnie pianą oceanów, z malarzem rozumowałem kategorjami olejno-akwarelowemi, gdym gaworzył z myśliwym, nie wychodziłem z dżungli ani na chwilę i nawet drzemiąc miałem rękę opartą na kolbie winczestera i t. d. i t. d.

Mówię nie tak dawno, bo dziś... Ach dziś zmieniłem się radykalnie wyznaję, że o wielu rzeczach nie mam zielonego pojęcia i wołam głośno:

— Karzcie mnie bowiem zawiniłem ciężko.

Zaraz opowiem jak się to stało, że wróciłem na drogę cnoty, opamiętałem się i należę dziś do rzędu tych maluczkich, którzy nie są przekonani, czy potrafią dobrze oddychać. Voila!

A było to tak. Dziwny kaprys losu zrządził, że zetknąłem się bliżej z lotnictwem to zn. zrobiłem raz gruntowny wywiad ze słynnym lotnikiem napisałem parę nowel powietrznych w których bohaterowie moi, latali jak starzy, poznałem kilku pilotów i jedną pilotkę (mówiąc nawiasem miała zgrabne nóżki), latałem kilka razy (raz do Gdańska, raz do Krakowa i z 10 razy w okolice Warszawy), przeczytałem jakąś lotniczą broszurę. I już to wystarczyło. Uwierzyłem sam, że jestem powietrznym asem.

Chodziłem po Warszawie mrukliwy jak silnik. Patrzyłem na ludzi z góry, Paliłem fajkę i nosiłem skórzaną kurtkę.

Gdy spotkałem przypadkowo jakiegoś znajomka, który z całą chłopięcą niewinnością zapytał mnie o zdrowie patrzyłem na niego groźnie poczem odpowiadałem:

— Dziękuje panu, powietrze hartuje.

— Jakto powietrze czy szanowny pan był na kuracji w Dawos — pytał znajomek.

— Cóż tam Davos, latam.

— Pan lata?

— A Tak aeroplanem hydroplanem, balonem wolnym, lub balonem na uwięzi—jak panu wygodniej — odpowiadałem patrząc ze złośliwym zadowoleniem na osłupienie znajomka.

— Więc pan jest teraz lotnikiem.

— Hm lotnikiem.., no nie, t. j. nie zupełnie, lecz zrosłem się z powietrzem od dziecka.

Po podobnej rozmowie taki pan, spotkawszy mnie na ulicy kłaniał mi się pierwszy. Znalazł się nawet jeden, który na mój widok szepnął coś do ucha swej towarzyszki, ślicznej blondyneczki o wielkich marzących oczach) usłyszałem tylko wyraźnie jedno słowo „bohater".

Od tego czasu pierś moja upodobniła się do wielkiego kotła, w którym huczała duma i samouwielbienie, wrzał głuchy zachwyt powietrza i pogarda do tych maluczkich, którzy podobni do płazów pełzają po starej zmęczonej ciężarem ich ziemi.

Lecz niestety. jak na urągowisko mym szczytnym aspiracjom jestem dziennikarzem.

Dziennikarz to jest taki „zwirz", który tem różni się od innych ludzi, że chce, aby ci inni ludzie o wszyskim wiedzieli. (Oczywiście jego samego to nie obowiązuje wystarczy bowiem by potrafił o „czemś" pisać, nikt nie rząda, by kwestję tę rozumiał, rządanie takie byłoby śmieszne i nawet, że się tak wyrażę wysoce niewłaściwe.

Jedną z największych zalet dziennikarza jest tak zw. chwytanie aktualości.

Odkąd zachorowałem na lotnictwo począłem gorączkowo szukać aktualności powietrznych.

Uwaga! Międzynarodowy raid awjonetek w Berlinie na horyzoncie.

Trzeba coś napisać o awionetkach.

Udałem się więc na lotnisko i stanąłem oko w oko z piękną awionetką RWD 4 konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

A jak to było opowiem.

Garść informacji.

Inżynierowie Rogalski, Wigura i Drzewiecki (RWD) pracują już od 7 lat na niwie konstruktorskiej.

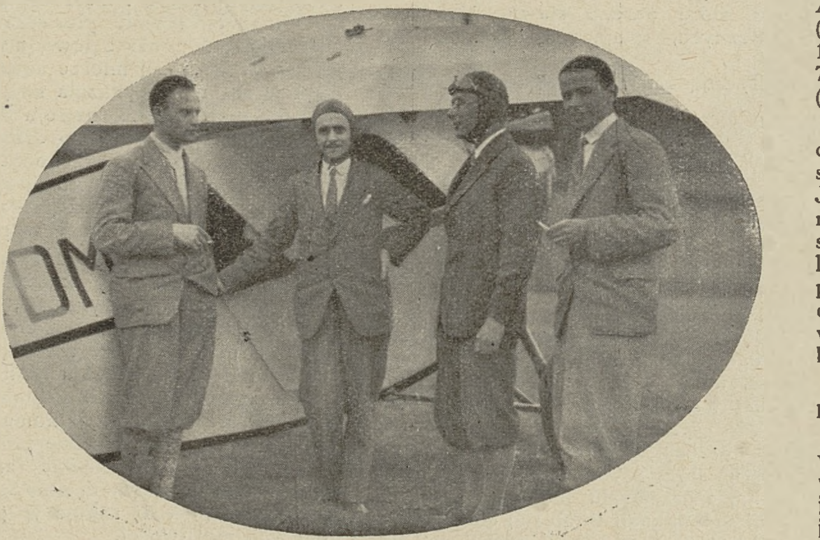
Trzy szybowce bezmotorowe otworzyły serję „studenckich-ptaków" (młodzi inżynierowie rozpoczęli działalność swą jako akademicy).

Następnie z warsztatów ich w podziemiach Politechniki Warszawskiej dzięki pomocy L. O. P. P. wychodzi 7 płatowców-awjonetek J. D. 2 i jeden W. R. 1 z silnikiem Anzani 45 KM., jeden R. W. D. 1 (silnik ABC 39 KM.), 4 RWD 2 (silnik Salmson 40 KM.), 1 R.W.D. 3 (silnik Genet 75 KM.) i 3 R. W. D. 4 (silnik Cirus 104 KM.).

Sekcja Lotnicza Studentów Politechniki Warszawskiej z prezesem p. Jerzym Wędrychowskim na czele wytęża wszystkie siły by stać się poważną lotniczo - konstruktorską placówką w Polsce, będącą groźnym współzawodnikiem wielkich fabryk i wytwórni.

Lecz do tego jeszcze powrócimy.

Utknąłem w miejscu w którym znalazłszy się oko w oko ze słynną R.W.D.4 jedną z maszyn wyruszających właśnie na międzynarodowy raid awionetkowy do Berlina) i rozpocząłem miłą pogawędkę z jej konstruktorami.



*Awjonetka RWD 4. Konstruktorzy rozmawiają o powietrzu z naszym współpracownikiem. Z lewej ku prawej: inż. St. Rogalski, red. Jerzy Lewestam, inż. Jerzy Drzewiecki i inż. St. Wigura.*

— Ha więc panowie budują i budują — rzekłem kiwając poważnie głową.

— A budujemy — odparł inż. Rogalski.

— Ładna ptaszyna — ciągnąłem gładząc skrzydło awjonetki — i pomyśleć, że takie maleństwo i to lata.

— Jeszcze jak — obruszył się inż. Drzewiecki.

— No nie wątpię, ale to przecie, nie uchybiając panom trudno nazwać samolotem. Zwyczajnie rower powietrzny.

W oczach Drzewieckiego poczęły latać niespokojne ogniki. Kąciki ust wydłużyły mu się dziwnie.

— A czy pan dużo latał?

Machnąłem lekceważąco ręką.

— Myślę, że latałem.

— Czy pilotuje pan maszyny?

— Hm... nie... właściwie to nigdy... t. j. zupełnie nigdy nie pilotowałem...

— Proponuję przejażdżkę naszą „ptaszyną" jak pan ją raczył nazwać, chyba się pan nie obawia?

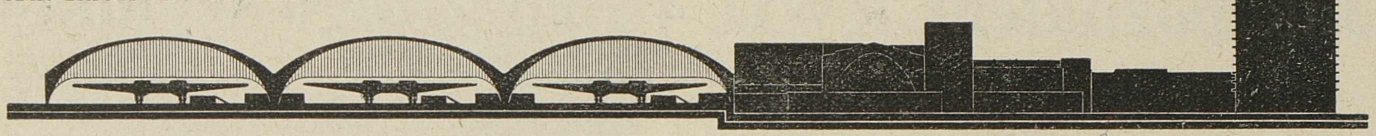
— Za kogo mię pan ma — odpałem z godnością.

— — — — — — — —

(dalszy ciąg patrz str. 33).

# DWORZEC LOTNICZY PRZYSZŁOŚCI

INŻ.-ARCH. D. ZALESKI



*Projekt, wykonany jako praca dyplomowa na Wydziale Architekt. Polit. Warsz., poświęcam p. Profesorowi archit. Czesławowi Przybylskiemu.*

Rezultatem zbiorowego wysiłku licznych pokoleń pionierów sztuki lotniczej — jest powstanie współczesnego samolotu lub płatowca.

Wysiłek ten, spotęgowany w początku bieżącego stulecia, a sowicie okupiony życiem ludzkiem, polegał na stopniowem i uporczywem dążeniu do urzeczywistnienia idei aparatu lotniczego cięższego od powietrza.

Proces krystalizacji idei lotu, trwający lat setki, idzie w kierunku rozwoju zasad zwykłego latawca, z jednoczesnem zastosowaniem zdobyczy stale i zwycięsko kroczącej naprzód sztuki inżynieryjnej.

Rozumując pod kątem widzenia całokształtu obecnej wiedzy technicznej, nowoczesny płatowiec jest przyrządem bliskim do doskonałości pod względem form i treści wewnętrznej.

We współczesnym płatowcu osiągnięto najważniejsze warunki, stanowiące podstawę idei płatowca, takiego jakim jest w chwili obecnej; mianowicie zbadano zasady ruchu płatowca, oraz opanowaną jego techniczną strukturę; w związku z tem osiągnięto szereg czynników, które odrazu stawią płatowiec w rzędzie zdobyczy technicznych, mających ogólnoludzkie znaczenie.

Czynnikami temi, wypływającemi z powyższych okoliczności są:

1) Lekkość w kierowaniu i całkowite uzależnienie kierunku ruchu aparatu od kierowcy.

2) Bezpieczeństwo lotu, osiągające prawie 100%.

3) Szybkość lotu, przekraczająca kilkakrotnie, osiągnięte dotyczas w praktycznem zastosowaniu, szybkości na powierzchni ziemi.

4) Długotrwałość lotu, pozwalająca na zasiąg o skali międzypaństwowej.

Pomienione czynniki, nie zakańczając pierwszej ery, twórczej, w lotnictwie, rozpoczynają erę drugą — przystosowania lotnictwa do celów ogólnoludzkich w najszerszem tego słowa znaczeniu, więc: na pierwszy plan wysuwa się sprawa komunikacji, stanowiącej tak ważny czynnik w kulturalnym rozwoju ludzkości.

Ruch komunikacyjny lotniczy, zapoczątkowany przed dziesiątkiem zaledwo lat, rozwija się w szybkim tempie; w chwili obecnej główne ośrodki kultury i przemysłu na obu półkulach są już połączone siecią stałej komunikacji lotniczej; sieć ta bez przerwy rozszerza się; projektowaną jest już w chwili obecnej komunikacja powietrzna transatlantycka.

Jednocześnie wysiłki wytężone są w kierunku ciągłego udoskonalania pod względem technicznym istniejących typów płatowców, w kierunku zwiększenia wymiarów, pojemności ładunkowej i szybkości — w celu osiągnięcia najdalej idącej wydajności płatowca, jako środka komunikacji i przewozu.

W chwili obecnej istniejące samoloty osobowe swem wewnętrznem urządzeniem odpowiadają już w znacznym stopniu wymaganiom wygody, a nawet komfortu. Pojemność dużych płatowców dorównuje pojemności 4 — 5 wagonów osobowych.

Ameryka rozpoczęła już budowę 4-ch płatowców, z których każden będzie w stanie pomieścić 206 pasażerów (nie licząc załogi), zapewniając im wszelkie wygody w podróży.

Wobec tak intensywnego rozwoju płatowców komunikacyjnych, mających w blizkiej przyszłości przybrać charakter latających pociągów, zdolnych przetransportować w ciągu kilku zaledwie godzin setki, a nawet tysiące pasażerów z jednego końca kontynentu na drugi, lub w ciągu kilkunastu godzin — z jednej półkuli na drugą, staje się rzeczą aktualną zastanowienie się nad wpływem komunikacji lotniczej przyszłości na rozwój ekonomicznych i kulturalnych stosunków międzynarodowych.

Na podstawie istniejących już danych praktycznych można przypuścić, iż komunikacja lotnicza rozwijając się w tempie doby obecnej, osiągnie w stosunkowo krótkim czasie — charakter czynnika pierwszorzędnej wagi w znaczeniu ukształtowania się materjalnych i intellektualnych stosunków międzynarodowych.

Rozpatrując istotę rozwoju komunikacji lotniczej, należy zasadniczo poddać pod rozważanie następującego rodzaju przypuszczenia:

primo — albo komunikacja lotnicza jest ideją chybioną — tworem sztucznie powołanym do życia i podtrzymywanym w swej tymczasowej egzystencji wysiłkiem zewnętrznym w postaci finansowej pomocy rządów poszczególnych państw, co w danej chwili jednak ma miejsce we wszystkich państwach kuli ziemskiej; wtedy zaś jako twór sztucznie galwanizowany nie może mieć cech organizmu o sile rozrodczej, oraz z tytułu swej życiowej nierealności nie powinna wykazać postępu w dziedzinie rozwoju popularyzacji, przy zastosowaniu jej do potrzeb ludzkich.

secundo — albo jest ideją realną i odpowiadającą szerokim potrzebom życiowym, musi wiąc w pewnym tempie rozwijać się i popularyzować, spełniając rolę czynnika, będącego na usługach ludzkości; wtedy zaś musi być postawioną w szeregu wynalazków o znaczeniu ogólno-ludzkiem, a przeto zakres jej rozwoju może być posunięty do granic najdalej idących przypuszczeń i możliwości.

Przypuszczenie pierwsze nie jest słusznem; aczkolwiek komunikacja lotnicza z powodu swej niesamowystarczalności jest jeszcze w większej mierze subsydjowaną przez rządy państw — ideja w zasadzie wykazała swą żywotność, dowodem tego służą dane statystyczne rozwoju lotnictwa w poszczególnych państwach w ciągu ostatniego dziesięciolecia, dość spojrzeć na podany wykres ażeby przekonać się, że komunikacja lotnicza w rozwoju poszczególnych gałęzi jak to przewóz pasażerów, transport towarów i poczty idzie drogą gwałtownego wzrostu frekwencji, świadczącego o wkroczeniu na drogę popularyzacji.

Jeżeli, na chwilę odchylając się od drogi ścisłego rozumowania, przedłużymy zasadnicze kierunki biegu krzywych rozwoju w strefę przyszłości, to otrzymamy w stosunkowo krótkim okresie czasu, liczonym zaledwo dziesiątkami lat — rezultaty liczbowo przekraczające nawet bardzo śmiałe przypuszczenia. Tego rodzaju rozumowanie pomija jednak szereg jeszcze nierozwiązanych aktualnych zagadnień ekonomicznych w dziedzinie eksploatacji komunikacji lotniczej, więc zasadniczo nie powinno być brane pod uwagę.

Ogólnie skonstatować jednak należy, iż ruch komunikacyjny lotniczy, tak niedawno zapoczątkowany, wzrasta w tak szybkim tempie, iż rokuje w przyszłości szereg najdalej posuniętych możliwości.

Na tej podstawie można przypuścić, iż dzięki bezpieczeństwu, wygodzie, a głównie szybkości podróży powietrznej, przy jednoczenem osiągnięciu obniżenia kosztów eksploatacji komunikacji lotniczej, ruch międzymiastowy i międzypaństwowy powinien wzrosnąć do wymiarów wielokrotnie przekraczających ruch doby obecnej, jednocześnie w ruchu towarowym zjawi się możliwość przewożenia towarów, których transport wskutek ich własności i cech przy obecnych warunkach przewozowych jest utrudniony lub całkiem niemożliwy.

Prócz tego osobowa komunikacja lotnicza międzypaństwowa, wzmożona wskutek zmniejszenia znaczenia obszarów rozdzielających ośrodki kultury narodów, wpłynie dodatnio na rozwój stosunków intellektualnych pomiędzy poszczególnymi narodami i ułatwi wzajemne zbliżenie się.

Powietrzna sieć komunikacyjna, łącząc pomiędzy sobą ośrodki różnorodnych kultur zachodu, wschodu, południa i północy, będzie stanowiła drogi, któremi kultury te podążą za swój obręb na spotkanie innych kultur, punktami zaś w których kultury te będą się ścierały, wzajemnie oceniały oraz w których, jako rezultat zetknięcia będzie następować wymiana walorów ekonomicznych i intellektualnych — będą d w o r c e l o t n i c z e p r z y s z ł o ś c i.

W myśl powyższego dworce te będą musiały reprezentować całokształt walorów kulturalnych państwa, do których należą, a jednocześnie być placówkami o charakterze między-

narodowym, spełniając w ten sposób zadanie kulturalnego zbliżenia się.

Przechodząc do konkretnego rozważania idei dworca lotniczego przyszłości należy jednak uzasadnić życiowe znaczenie tej idei na podstawie pewnych przyjętych założeń opartych:

A) na danych dotyczących rozwoju lotnictwa, jako środka komunikacji i transportu w dobie obecnej.

B) na przypuszczeniach w dziedzinie przyszłego rozwoju komunikacji lotniczej.

C) na danych konstrukcyjnych doby obecnej, nie przekraczających możliwości użycia konstrukcji budowlanej wg. zasad obecnego stanu techniki budowlanej.

Treść założeń tych jest następującą:

I. Przyjęto, iż komunikacja, lotnicza rozwijając się w tempie doby obecnej, osiągnie w stosunkowo krótkim czasie charakter czynnika pierwszorzędnej wagi w znaczeniu kulturalnego i ekonomicznego rozwoju państw i decydująco wpłynie na rozwój i ukształtowanie się materjalnych i intellektualnych stosunków międzynarodowych, ułatwiając zbliżenie drogą wymiany walorów kulturalnych.

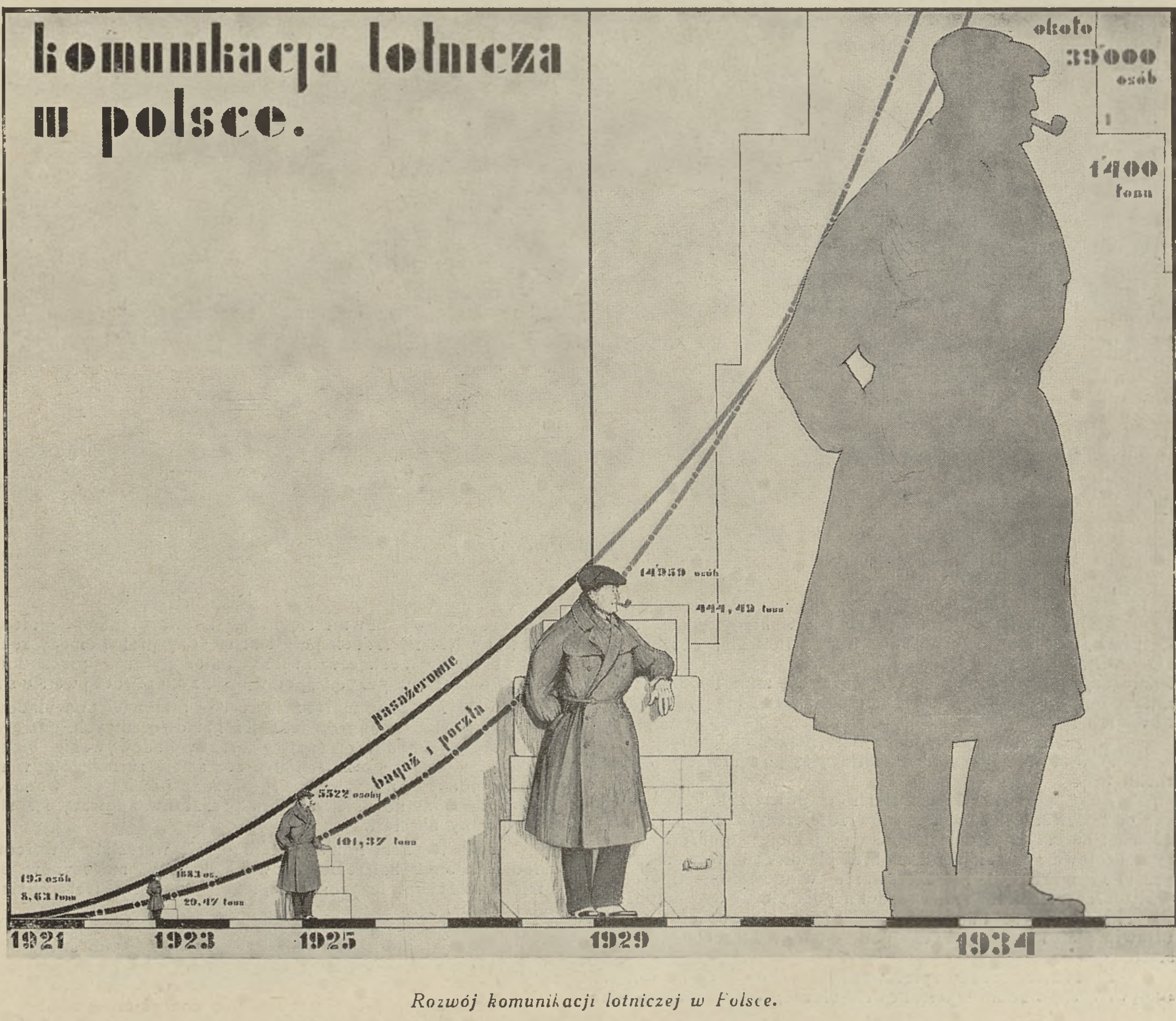
II. Przyjęto, iż ruch osobowy i towarowy na linjach lotniczych odbywa się na zasadach ogólnego rozkładu lotów, ustalonego na konferencjach międzynarodowych, przyczem czas przylotu, postoju i odlotu jest ustalony w granicach możliwości atmosferycznych.

III. Przyjęto, iż rodzaj aparatu lotniczego komunikacyjnego jest ustalony jako płatowiec lądowy o napędzie silników spalinowych.

IV. Przyjęto iż typ, wymiar i pojemność płatowców komunikacyjnych są standaryzowane i że są rezultatem ostatecznie ustalonych stosunków w ekonomicznej eksploatacji komunikacji lotniczej, oraz wypływają ze standaryzacji przemysłu fabrycznego na skutek seryjnej produkcji. W danym wypadku standaryzacja płatowców byłaby analogiczną ze standaryzacją taboru kolejowego, który po kilkudziesięciu latach ewolucji, obecnie ujęty jest w normy, odpowiadające ustalonej ekonomicznej eksploatacji kolei.

W chwili obecnej w lotnictwie komunikacjnym zarysowuje się już dążenie do stabilizacji pewnych typów płatowców, jako najbardziej nadających się do komunikacji ze względów technicznych, przykładem jest typ zbliżony do Fokkera, rugujący inne typy płatowców komunikacyjnych.

Słabszem jest dążenie do standaryzacji wymiarów płatowców i ich pojemności, tłumaczy się to okolicznością, iż standaryzacja wielkości względnie pojemności płatowców jest funkcjonalnie związaną z ustaleniem konkretnych zasad ekonomicznej eksploatacji komunikacji lotniczej; jak jeden tak i drugi czynnik, uzależniając się wzajemnie, są w danej chwili dziedziną prób i poszukiwań, Standaryzacja wymiarów musi jednak nastąpić, wyniknie ona ze względów ekonomicznej eksploatacji płatowca jako środka komunikacji i transportu, jako też wskutek uzależnienia wymiarów przy seryjnej produkcji od standaryzacji urządzeń przemysłowych, w związku zaś z ostatnią okolicznością—przejście na nowe typy wymagałoby kosztów niepomiernych ze względu na zmiany w urządzeniach fabrycznych.




*Rozwój komunikacji lotniczej w Polsce.*

V. Przyjęto, iż wszelkie urządzenia i inwestycje techniczno-budowlane dworca są pomyślane zgodnie z najdalej idącemi możliwościami w dziedzinie obecnej wiedzy inżynieryjnej i nie wkraczają w zakres niemożliwej do urzeczywistnienia konstrukcji.

VI. Przyjęto, iż urządzenia dla zaspokojenia powszednich potrzeb ludzkich i wymagań komfortu — mają charakter doby obecnej.

Na podstawie podanych wyżej założeń dworzec lotniczy przyszłości należy rozumieć przedewszystkiem jako węzeł komunikacyjny odpowiadający wszelkim wymaganiom w zakresie techniki lotniczej.

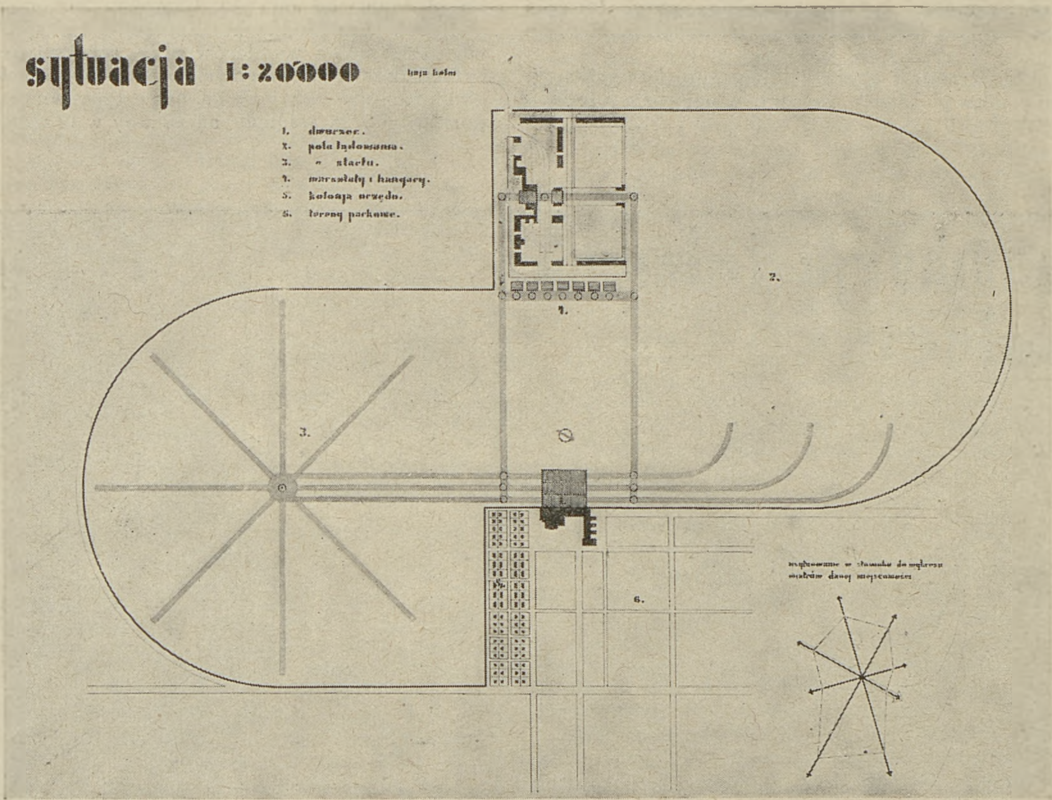
Dworzec ma być usytuowany na terenach leżących poza peryferjami ośrodków (stolic) państw w odległości 10—15 km. Połączenie z ośrodkami musi być wygodne i należycie obmyślane (koleje szybkobierzne, metro, wygodne szosy dla ruchu samochodowego).

nic i asfaltowanie, aczkolwiek kosztowne powinny być jednak usprawiedliwione dążeniem do konserwacji nader kosztownego sprzętu lotniczego; koszt aparatów lotniczych jest tak znaczny, iż wszelkie urządzenia mające na celu zmechanizowanie i usystematyzowanie sposobów jego użycia, szybko się zamortyzują

Rolowanie płatowców po powierzchni lotniska odbywa się wyłącznie za pomocą trakcji mechanicznej gąsienicowej, nie jest wykluczonem użycie własnej energji płatowca przez przeniesienie na osie kół. Ruch płatowców na dworcu odbywa się wg. zasadniczego schematu:

w wypadku zakończenia lotu — płatowiec po wylądowaniu rolowany jest do hal dworcowych, gdzie wysiadają przybyli pasażerowie i wyładowują się towary i bagaż, poczem płatowiec zostaje skierowany do hangarów ew. do warsztatów, znajdujących się naprzeciw dworca po drugiej stronie lotniska.

w wypadku rozpoczęcia lotu, gotowy do drogi płatowiec rolowany jest z hangarów do hal dworcowych, gdzie wsiadają




*Plan sytuacyjny dworca lotniczego przyszłości.*

Zabudowania w strefie ok. 3 km. wokoło terenów dworca przewiduje się luźne o charakterze willowym, obszerne tereny winny być wyznaczone na parki i ogrody. Teren dworca lotniczego przyszłości z otaczającą strefą musi mieć charakter miasta ogrodu satelity o cechach zbliżonych do idei Howardowskich miast-ogrodów.

W skład dworca wchodzą następujące elementy:

Aparat techniczno-administracyjny regulujący kwestję ruchu więc:

Pole lądowania i pole startu o powierzchni pozwalającej na lądowanie i start aparatów najcięższych na przestrzeni 1300 m; na całym terenie lotniska projektuje się obrotnice (mosty obrotowe pozwalające na obrót płatowców w płaszczyźnie poziomej o $180^0$ i na kierowanie w dowolnym kierunku). Obtrotnica zainstalowana w środku pola startu, po wtoczeniu na nią płatowca, automatycznie przez kierownictwo ruchu ustawia płatowiec w pozycji pod wiatr z której odbywa się start.

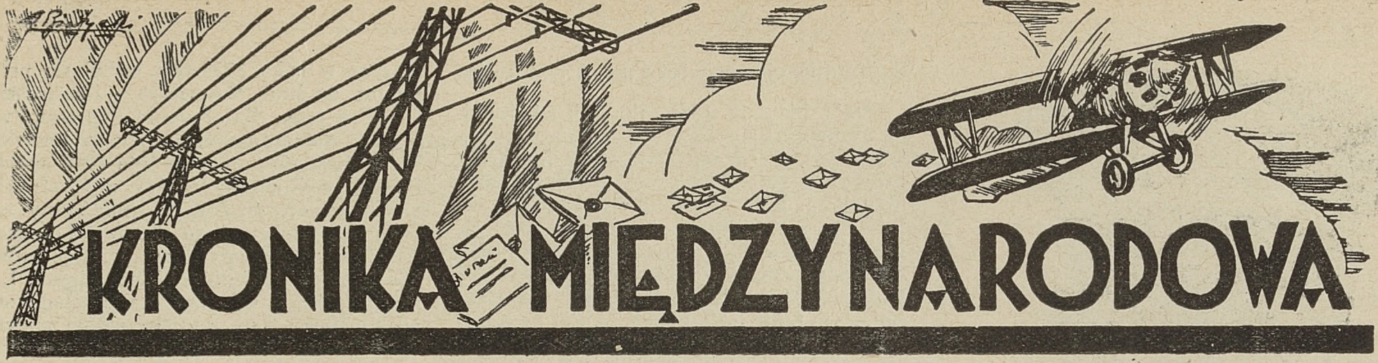
Zasadnicze ruchy płatowców na powierzchni lotniska odbywają się wzdłuż wyasfaltowanych dróg. Urządzenie obrot-

pasażerowie i załadowuje się bagaż i towary, dalej płatowiec rolowany jest na środek pola startu, gdzy przy pomocy ruchomej obrotnicy zostaje ustawiony automatycznie przez kierownictwo ruchu w pozycji „pod wiatr", z której odbywa się start.

W wypadku lotu tranzytowego — płatowiec po wylądowaniu zostaje skierowany do jednej z hal dworcowych, gdzie odbywa się wysiadanie pasażerów oraz wyładowywanie bagażu, poczem płatowiec po zasileniu przez stację rurociągów w materjały pędne, smary, gaz, zgęszczone powietrze, wodę etc. przechodzi kolejno dalej, zabiera pasażerów i towary i zostaje wyrolowany na start.

Poza terenem lotnisk znajdują się warsztaty dworcowe, składające się z hal remontażowych, kranów, magazynów, biur i mieszkań robotniczych; kompleks połączony jest z siecią kolei normalnej.

(d. c. n.)



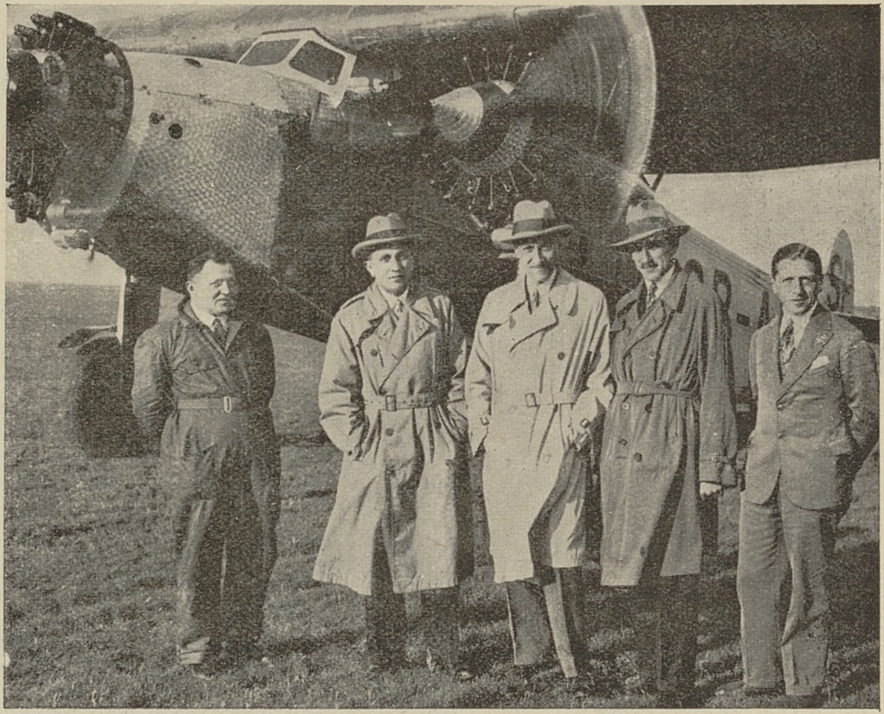

*Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.*

## POLSKA

### Przed Międzynarodowym lotem okrężnym.

Dnia 20 lipca rozpoczyna się lot turystyczny po Europie, w którym weźmie udział 74 maszyn różnych narodowości. Polska występuje w tych zawodach międzynarodowych po raz pierwszy bardzo poważnie, angażując się aż z kilkunastu awionetkami. Chociaż ilość uczestników poszczególnych narodowości jest już zasadniczo wiadoma, jednakże podczas przygotowywania aparatów do tak długiej podróży (około 7.500 km) mogą wyniknąć niespodzianki, dlatego możemy dziś tylko zgrubsza ocenić ustosunkowanie się naszego udziału w porównaniu z innymi państwami. Prawdopodobnie wystąpimy do tej próby międzynarodowej liczniej od paru innych zaawansowanych w lotnictwie narodów, będziemy mieli maszyny polskie, jednak z obcemi silnikami.

Korzystając z ustalenia się pięknej pogody na lotnisku warszawskiem trenują się już obecnie systematycznie przyszli przedstawiciele barw polskich w zbliżającym się turnieju lotnictwa turystycznego.



*Delegacja polska w Bukareszcie. Po środku inż. Szaniawski, przedst. wydz. lotn. cyw. M. K. Po jego prawej ręce: mjr. inż. Makowski, dyr. P. L. L. „Lot". Po lewej: p. H. Jakubowski kierownik portu w Katowicach.*



*Międzynarodowa komisja oświetleniowa w Berlinie podczas odczytu prof. Gillhofa na lotnisku w Tempelhofie. Polskę reprezentowali dr. inż. Tomasz Kluz i inż. Józef Pawlikowski.*

### Ogólnokrajowy Zjazd Walny Zw. Zaw. „Pracowników Lotnictwa w Polsce.

W dniu 4 maja r. b. w sali kasyna Pracowników Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie, odbył się 3-ci Ogólnokrajowy Zjazd Walny Zw. Zaw. Pracowników Lotnictwa.

Na Zjazd przybyło kilkudziesięciu delegatów z całej Polski (1 delegat na 50 członków) ze wszystkich ośrodków gdzie są czynne fabryki, parki i zakłady lotnicze. Na Zjeździe zostały wygłoszone 2 referaty: 1) inż. M. Kahana na temat „Motor Diesla zastosowany w lotnictwie; 2) poseł Roman Tomczak na temat: Idea solidaryzmu w niezależnych organizacjach zawodowych".

Po złożeniu sprawozdania przez ustępujący Zarząd oraz Komisję Rewizyjną, przystąpiono do wyborów nowych władz Związku.

Prezesem Zarządn Głównego został wybrany inż. Mieczysław Pietraszek; wiceprezesami zostali pp. Zygmunt Tomczak i Konstanty Rydzewski. Sekretarzem p. Stefan Grabowski, drugim sekretarzem p. Czesław Wiśniewski. Skarbnikiem p. Marjan Kantorek. Ponadto do Zarządu weszli pp.: pilot Klisz Włodzimierz, Oraczewski Aleksander, Matyborski Teofil i Kułakowski Aleksy.



*Porucznik H. Schildauer, jeden z lepszych pilotów marynarki St. Zjedn., który ma dokonać lotu transoceanicznego na wodnopłatowcu-olbrzymie Do-X.*

Do Komisji Rewizyjnej Związku wybrano pp. Alfreda Kornela, W. Kurzyńskiego, M. Zbrowskiego, K. Brauera i J. Zbyszyńskiego.

Do Sądu Koleżeńskiego: pp. Ostrowski Bolesław pilot i red. nacz. „Lotnika" Sklepkowicz Piotr ze Lwowa, Motylewski Fr. z Lidy, Swierczewski z Torunia i Lassin z Pucka.

W zakończeniu Zjazdu wysłano depesze hołdownicze do Pana Prezydenta Rzplitej, Marszałka Piłsudskiego i premjera Sławka.

## Komunikacja powietrzna z Rumunją.

Dnia 14 maja udała się, jak wiadomo, do Bukaresztu polska delegacja lotnicza w składzie: przedstawiciela Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, p. Inż. W. Szaniawskiego, Dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Inż. Wacława Makowskiego, Doradcy Prawnego Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Dra H. Góreckiego i Szefa Oddziału Polskich Linij Lotniczych „Lot" w Katowicach, p. H. Jakubowskiego.

Celem poinformowania się o celu podróży, zwróciliśmy się do Dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Inż. Wacława Makowskiego, z prośbą o udzielenie nam wywiadu:

„Jaki był cel podróży do stolicy Rumunji?"

„Celem podróży było omówienie szczegółów eksploatacyjnych w związku z podjęciem komunikacji powietrznej na szlaku Lwów — Bukareszt".

„O ile nam wiadomo, rokowania w tej sprawie toczą się już od wielu lat i jeszcze w roku 1925-tym odbył się próbny lot na linji Warszawa — Bukareszt?"

„Tak jest. Załatwienie sprawy wymagało dłuższego czasu, a przedewszystkiem zawarcia umowy lotniczej między Polską a Rumunją, którą zaparafowano w Warszawie dopiero w dniu 31 stycznia r. b. Chociaż umowa nie została jeszcze definitywnie zawarta, rządy obu państw zgodziły się udzielić Polskim Linjom Lotniczym „Lot" koncesji na obsługiwanie wspomnianej linji, dopiero zatem obecnie mogliśmy omówić warunki eksploatacyjne. Koncesje otrzymaliśmy i w myśl niej Polskie Linje Lotnicze „Lot" od dnia 1 czerwca 1930 r. obsługiwać będą szlak Warszawa — Lwów — Czerniowce — Galatz — Bukareszt.

Samoloty kursować będą:

z Warszawy — w poniedziałki, środy i piątki,

z Bukaresztu zaś — we wtorki, czwartki i soboty.

Czas podróży między Warszawą a Bukaresztem, z międzylądowaniem we Lwowie, Czerniowcach i Galatzu, wyniesie około 9-ciu godzin (koleją około godzin 30-tu)".

„Na jakich samolotach będzie się odbywał ruch?"

„Do eksploatacji nowej linji użyjemy wyłącznie samolotów, wyrabianych w Polsce. W roku bieżącym będziemy latać na samolotach, mieszczących po 10 osób, fabryki Plage i Laśkiewicz, typu Fokker F. VII b., wyposażonych w trzy silniki również wyrobu krajowego (fabryki Skoda na Okęciu pod Warszawą), typu Wright.

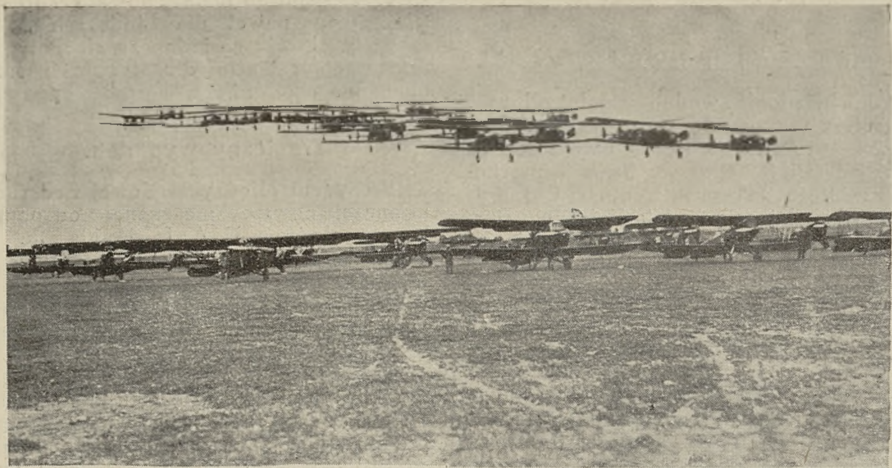
Obecnie naszą podróż odbyliśmy na wyżej wymienionym samolocie i lecąc z



*Kpt. Frank Hawks po dokonaniu szczęśliwego przelotu ponad całą Ameryką na własnym ślizgowcu holowanym przez płatowiec, niezdążył jeszcze odpiąć pasów ochronnych a już poczuł na swoich ustach ciepły pocałunek różowych usteczek uroczej małżonki. Zwrócić uwagę na dyskrecję amerykańskiego policjanta-gentelmana*



*I królowie podróżują samolotcmi: Książe Walji za chwilę wystartuje z Marsylji do Anglji.*



*Istna lawina samolotów skrzydło w skrzydło (dwumetrowe odstępy) nalatuje podczas ćwiczeń lotnisko w Kalifornji.*

Bukaresztu do Warszawy bez przerwy, przebyliśmy drogę w ciągu 6-ciu godzin. Samolot pilotował p. Tadeusz Karpiński, obsada zaś płatowca wynosiła 4 osoby".

### Klub Lotniczy P. W. S. w Białej Podlaskiej.

Dnia 27 marca b. r. odbyło się zebranie referatowe w Klubie Lotniczym P. W. S.

Kierownik Szkoły Lotniczej i Sekcji Treningowej inż. Karpiński wygłosił pogadankę o szkolnictwie lotniczem w angielskich klubach lotniczych.

Po przedstawieniu w ogólnym zarysie warunków w jakich działają angielskie Flying Clubs referent przedstawił szczegółowo metodę szkolenia w pilotażu, wskazał różnice między metodami kontynentalnemi i angielską i podniósł dodatnie cechy tej ostatniej.

W żywej dyskuji, która się wywiązała po referacie, zabierali głos z pomiędzy licznie zebranych członków K. L. P. W. S.: Dyrektor Inż. J. Czerwiński, kpt. Inż. St. Szumiel, Inż. Grzędzielski, Dr. Czarnocka-Karpińska, Inż. Cyma i referent.

Postanowiono poddać Zarządowi K. L. P. W. S. myśl urządzenia podobnie jak w Klubach Angielskich meetingów lotniczych oraz zrewidowania metody szkolenia.

### Walne Zebranie Wielkopolskiego Klubu Lotników w Poznaniu.

Dnia 26 kwietnia 1930 roku odbyło się VIII Zwyczajne Walne Zebranie Wielkopolskiego Klubu Lotników w Poznaniu, w Sekretarjacie Klubu przy ul. Fr. Ratajczaka 21g. (Dom Rzemieślniczy). Zebranie zagaił wiceprezes pilot Hołodyński Edmund, poczem wybrano prezydjum w osobach pilota Ostrowskiego Bolesława, oraz ławników obserwatorów Zelichowskiego Antoniego i Kupczyka Stanisława.

Sprawozdanie z działalności Zarządu za rok 1929 złożył wiceprezes pilot Hołodyński Edmund, sprawozdanie kasowe, skarbnik pilot Otomański Edmund.

W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu poruszono cały szereg spraw, których ostateczne załatwienie w myśl uchwał Walnego Zebrania poruczono nowemu Zarządowi.

W wyniku wyborów ustalono skład władz Klubu na rok 1930 następujący: obserwator Święcicki Roman prezes, pilot Mikulski Józef wiceprezes i sekretarz, pilot Otomański skarbnik, piloci Kasprzak Jan i Majewicz Józef ławnicy, do Rady Miejskiej weszli: obserwator Namysł Ewaryst inżynier, obserwator Zelichowski Antoni, pilot Malicki Józef, do Sądu Honorowego wybrani zostali: pilot Hołodyński Edmund jako przewodniczący, pilot Galusik Teofil i obserwator Kupczyk Stanisław jako członkowie.

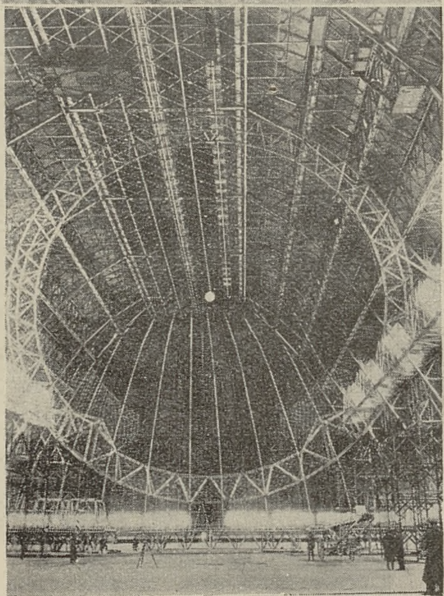
Zebranie zamknął przewodniczący pilot Ostrowski Bolesław o godzinie 23.20, to jest po 6 godzinnych obradach.

## ANGLJA

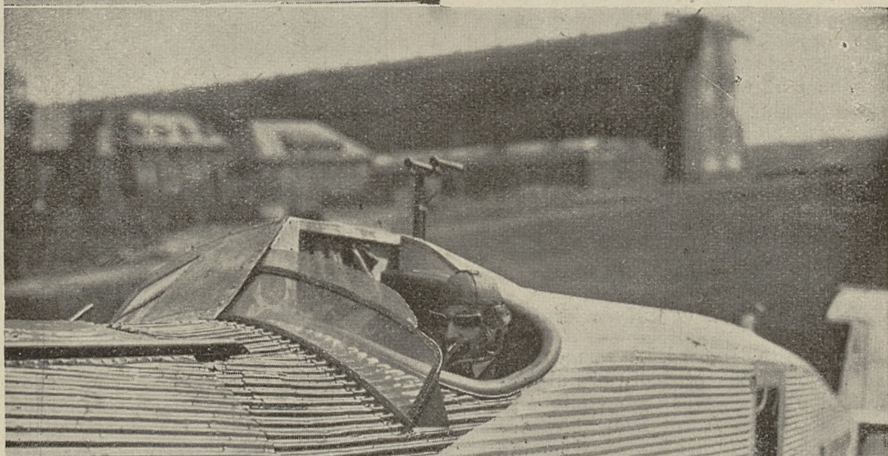
### Samoloty bezogonowe też nie pozostają w tyle.

Jedna z najmłodszych odmian samolotów, nie posiadających kadłuba i ogona, idąc z prądem czasu, zaopatruje się w dwa silniki, zamiast dotychczasowego jednego. Samolotem tym jest „Meteor" Halton'a, którego budowa jest już na ukończeniu. Otrzyma on dwa silniki Bristol „Cherub" po 30 KM. Mimo małej mocy awionetka ta ma posiadać szybkość około 200 km na godzinę.

Awionetki bezogonowe są nowością. Posiadają one pewne zalety, wynikające



*Szkielet nowego Zeppelina Goodyear Zeppelin Doch w Ochio dla marynarki U. S. A*



*Szkoła ślepego pilotażu Płatowiec szkolny typu Junkers. Instruktor zupełnie oddzielony przegródką od ucznia poprawia błędy.*

bezpośrednio z ich oryginalnej budowy, które mogą przyczynić się do przyśpieszenia rozwoju sportu i turystyki lotniczej.

### Awionetka nie jest kosztowna, jeżeli...

— W Anglji istnieje dwanaście osób cywilnych, posiadaczy awionetek i uprawiających sport lotniczy dla przyjemności, mających po dwie awionetki! Kto inny ma trzy awionetki. Jeszcze inna osoba aż pięć sztuk odrazu. Tam więc są już szczęśliwcy latający całą rodziną na samolotach na weekend'y, przytem każdy członek rodziny na własnej maszynie.

Awionetka nie jest kosztowna, jeżeli ma się pieniądze. Albo jeżeli zadowolić się jedną tylko. Dwie odrazu, to nie jest konieczne dla przeciętnego sportowca.

### Przykład idzie z góry.

Książę Walji jest entuzjastycznym propagatorem lotnictwa, wracając więc dla rozmaitości okrętem z Egiptu (gdzie jednak używał prawie wyłącznie samolotu jako środka komunikacyjnego), zaraz po wylądowaniu na wybrzeżu Francji na dalszą podróż zamówił sobie miejsce w samolocie. Otóż wszyscy obywatele brytyjscy, jadący tym samym okrętem, dowiedziawszy się o tem, oblegli kasę linji lotniczej, chcąc naśladować przykład królewski.

Towarzystwo lotnicze miało dużo kłopotów z dostarczeniem miejsc nieoczekiwanym entuzjastom lotnictwa, wkońcu jednak wszystkich Anglików wyprawiono w dalszą drogę szlakiem powietrznym.

### Anglicy urządzają wycieczkę po kontynencie.

Około 20 prywatnych samolotów obywateli angielskich wyruszyło wspólnie pewnego dnia kwietniowego z Londynu na kilkunastodniową wycieczkę do Belgji, Niemiec i aż nawet do Czech. Wycieczkowicze spotkali wszędzie gościnne przyjęcie oraz ułatwienia celne i paszportowe. Wycieczka została zorganizowana przez Aeroklub w Heston Park pod Londynem.

## NIEMCY

### Taksówki lotnicze w całym kraju.

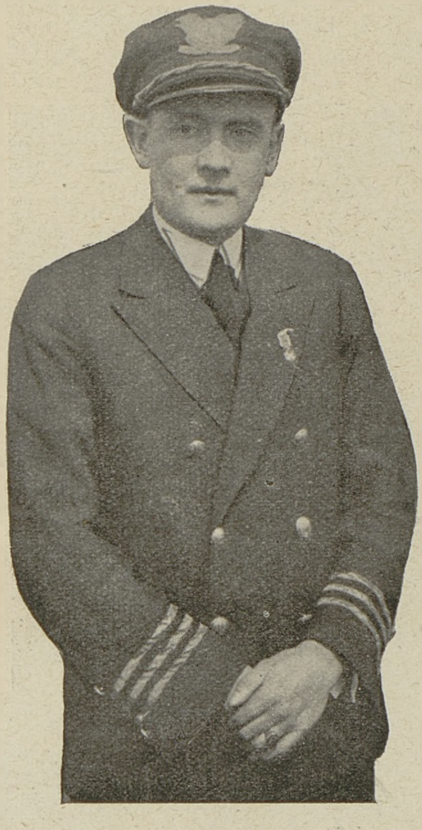
Lufthansa organizuje dział samolotów-taksówek, które będą obsługiwać publiczność w całych Niemczech po cenie 1,10 marki za kilometr. Aerotaksówki zasadniczo będą mogły lądować wszędzie, gdzie tylko byłoby to możliwe, a więc nie koniecznie wyłącznie na urządzonych lotniskach.

### Kongres lotnictwa szybowcowego.

Kongres ten odbył się niedawno w Darmstadt'cie z licznym udziałem organizacyj szybowcowych, istniejących już w wielu krajach. W wyniku kongresu został wyłoniony stały Komitet Międzynarodowy Lotnictwa Bezsilnikowego, który będzie miał na celu popieranie prac szybowniczych, oraz wzajemne komunikowanie sobie wyników i współdziałanie między odosobnionymi dotychczas badaczami w celu przyśpieszenia rozwoju tej nowej gałęzi lotnictwa.

### Przed lotem Dorniera do Ameryki.

Jak wiadomo wodno-samolot-olbrzym Dorniera szykuje się do przelotu Atlantyku. W Ameryce przygotowuje się go przyjąć światowej sławy firma samochodowo-lotnicza General Motors Corporation, posiadająca przedstawicielstwo Dorniera na Stany Zjednoczone. Wymieniane jest już nazwisko pilota, który ma wykonać przelot. Będzie nim Schildhauer, obywatel amerykański.



*Kierownik cywilnego portu lotniczego w Warszawie, pilot Stefan Karpiński.*

## FRANCJA

### Lena Bernstein „bije" Lindbergh'a.

Kobiecy rekord długotrwałości lotu należał dotąd do p. Maryse Bastié. Zdobyła go, latając bez przerwy przez 26 godzin 47 minut. Rekord ten postanowiła jej wydrzeć p. Lena Bernstein. Ma już 21 godzin. Brakuje jeszcze koło sześciu. Ale Maryse Bastié nie zasypia sprawy. Kupiła sobie nowiutkiego niemieckiego (o zgrozo! czyż niema już samolotów francuskich?) Klemm-Salmson'a, który ma dodatkowy zbiornik i będzie mógł utrzymać się pięćdziesiąt godzin w powietrzu.

Lena Bernstein dosiada więc dnia 1-go maja swego Farman'a z blisko dwutonnowym zapasem paliwa. Wznosi się w powietrze o godzinie 7 rano i krąży nad lotniskiem. Na drugi dzień Maryse Bastié „przepada" ze swymi 26-iu godzinami, a Lena Bernstein ląduje wkońcu po 35 godzinach i 46 minutach nieprzerwanego lotu.

W ten sposób mamy nową rekordzistkę, groźną nawet dla Lindbergh'a, bo lot jej pozbawia go jednocześnie dotychczasowego rekordu długotrwałości lotu dla jednego pilota.

### Tragiczny wypadek.

Prezydent Międzynarodowej Federacji Lotniczej, powszechnie znanej pod popularnym skrótem F. A. I., hrabia de la Vaulx, zginął w wyniku nieszczęśliwego wypadku lotniczego w Ameryce, mianowicie wskutek zderzenia się podczas nocnego lotu z przewodnikiem elektryczności wysokiego napięcia.

Imię hr. de la Vaulx związane jest z lotnictwem od lat dwudziestu kilku, ostatnio w związku z organizacją międzynarodową, której przewodniczył i w której sprawach właśnie odbywał podróż, wyłącznie samolotem (pomimo swych 60 lat wieku), poprzez Amerykę południową, centralną i północną.

## HISZPANJA

### Przed lotem przez Atlantyk.

Piloci hiszpańscy, kapitan Barbera i porucznik Haya, oczekują w Sewilli na sprzyjające warunki atmosferyczne, któreby im pozwoliły na wprowadzenie w czyn dawno przygotowywanego przelotu transatlantyckiego na Hawanę. Lot ma się odbyć na samolocie konstrukcji francuskiej, mianowicie na Breguet'cie, jednakże wyrobu całkowicie hiszpańskiego.

## JUGOSŁAWJA

### Przemysł niemiecki na Bałkanach.

Wytwórnia lotnicza niemiecka Raab-Katzenstein zakłada filję w Jugosławji. Wytwórnia ma wyrabiać sprzęt lotniczy nietylko dla Jugosławji lecz nosi się z zamiarem wykorzystania możliwości eksportowych również do innych krajów bałkańskich.

Jest to jeszcze jeden powód dlaczego musimy jaknajśpieszniej „wprowadzić" wyroby naszego przemysłu lotniczego na rynek bałkański, o czem nieraz już zresztą wspominałem w podobnych okolicznościach na tem miejscu.

## EGIPT

### Odmłodzenie kraju faraonów.

Egipt legendarny przedstawiał się jako kraj wszelkich obfitości. Dzisiaj jednak ma raczej wygląd lamusu starożytności, stopniowo zasypywanego piaskami pustyni. Rzuca się to zwłaszcza w oczy, obserwując ten kraj z samolotu. W ten sposób naprzykład zauważono kanały nawodniające i inne budowle zamierzchłego dobrobytu, zarysowujące się dyskretnie z pod obecnie wyschniętych pustkowi. Wznowienie tych urządzeń irygacyjnych może doprowadzić Egipt na nowo do stanu kwitnącego. Jednakże same tylko studja i pomiary, a tem bardziej prace



Po konferencji prasowej Zarz. Gł. L. O. P. P. odbyło się wspólne zdjęcie przedstawicieli prasy stołecznej. W pierwszym rzędzie pośrodku wiceprezes Zarz. Gł. dr. Zenon Martynowicz.



Siedzą: konstruktorzy polskich awionetek R. W. D. inż. inż. Drzewiecki, Rogalski i Wigura. Stoi: prezes sekcji lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej p. Jerzy Wędrychowski.





*Hr. de la Vaulx jeden z pierwszych pionierów lotnictwa w r. 1907 przy płatowcu własnej konstrukcji.*

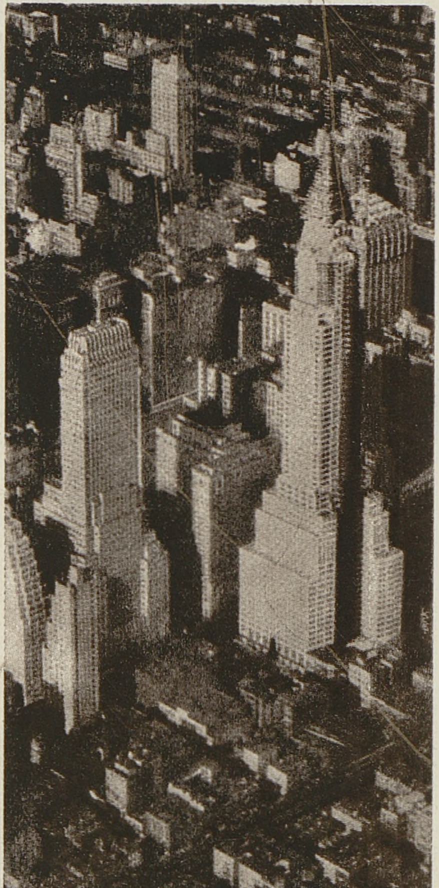


*Francja oddaje hołd jednemu ze swych najdzielniejszych pionierów powietrza Hr. de la Vaulx.*

*Grupa sportowców angielskich którzy na awionetkach dokonali lotu Londyn — Paryż — Berlin — Praga Czeska.*




*Popisy lotnicze w Tempelhoffie zgromadziły liczną publiczność, która z zainteresowaniem śledzi sztuki akrobatyczne pilotów.*



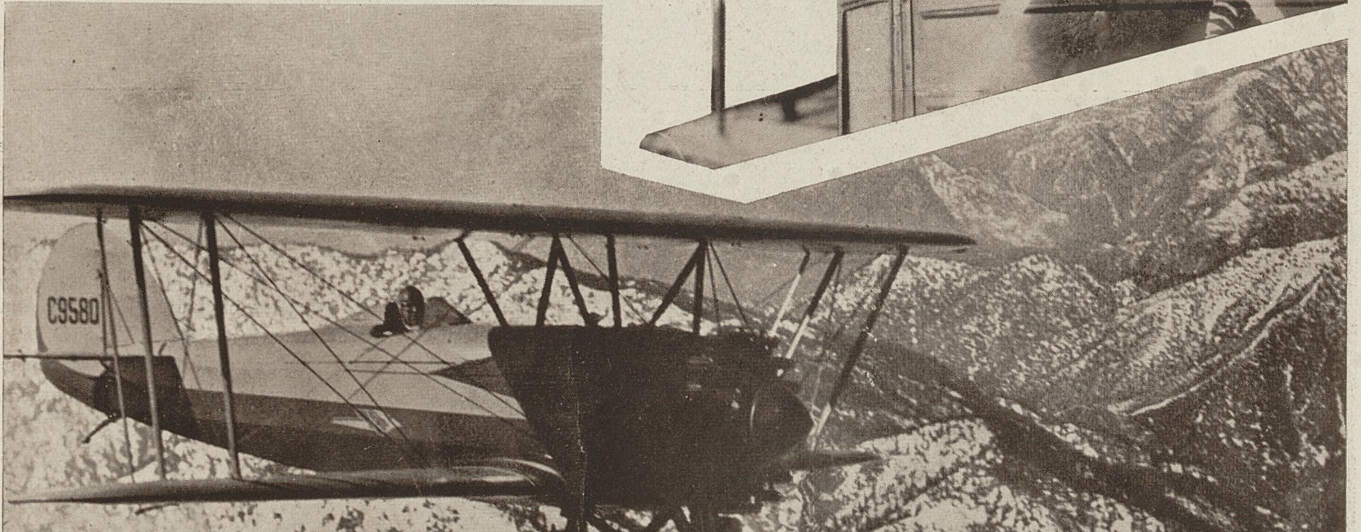
*Fragment z New York'u ze swemi drapaczami chmur.*



Poniżej: gen. Gilmore (U. S. A.) kieruje z płatowca manewrami lotniczemi przy pomocy radjofonu.



Bombardowiec-olbrzym kierowany za pomocą robota człowieka-maszyny (zastosowanie fal radjowych) odbywa swój pierwszy lot próbny. Towarzyszy mu na wszelki wypadek lotnik zachowujący całkowitą bierność w pilotażu. Podniósł ręce do góry wykazując, że współczesne płatowce doskonale latać mogą bez ludzi.




Płatowce-żywiciele ratują od śmierci głodowej zoginionych w górach dostarczając im na czas prowianty.

# L. O. P. P. wśród Harcerzy









*U góry na lewo: P. Sedlaczek. Naczelnik Gł. Kwatery Harcerskiej.*

*U góry na prawo: Słuchacze kursu informacyjnego O. P. L. i O. P. G. dla Związku Harcerstwa Polskiego po odbyciu lotów nad Warszawą na tle płatowca.*

*Otwarcie kursu informacyjnego O.P.L. i O.P.G. dla Związku Harcerstwa Polskiego. Siedzą od prawej: mjr. Pfeiffer, inż. Rudziński, woj. Sołtan, p. Wanda Kraszewska, p. Baliński.*

*Na sali wykładowej.*




*Prowadzi B. J. POPŁAWSKI.*

**Kto ma rację?** Francuski **l'Aérophile**, uważany za najstarszy lotniczy miesięcznik świata, podejmuje walkę przeciwko pływającym wyspom sztucznym. Łańcuch tych wysp, rozstawionych długim szeregiem od New-Yorku pod sam brzeg europejski, jest projektem oczywiście amerykańskim. Wyspy te mogą stać się mostem, wspierającym się po tej stronie Oceanu na barkach Francji, z której Ameryka kto wie, czy nie gotowa zrobić sobie bazę dla podboju Europy? Wyspy ułatwią lotniczą komunikację transatlantycką lecz i ekspansję amerykańską...

W obliczu tak niemiłej perspektywy autor artykułu, marynarz zawodowy, stara się wyperswadować Jankesom niebezpieczny pomysł. Dowodzi więc, że projektodawcy zapewne Ocean znają tylko ze słyszenia, skoro mogli przypuścić, że ich wyspy dopomogą w czemkolwiek lotnictwu. Podczas pięknej pogody, owszem, będą to dobre lądowiska, w czasie zaś burzy wyspy będą przedstawiały się nawet jeszcze bardziej imponująco... w swej grozie, ale lądowanie będzie wtedy wykluczone. Pozatem autor twierdzi, że nie czas jeszcze myśleć o w y t y c z a n i u transatlantyckich szlaków lotniczych, że być może nie dadzą się one nigdy ściśle ustalić, ponieważ zawsze dogodniej będzie statkowi powietrznemu choćby nadłożyć drogi, a ominąć okolicę burz, zwłaszcza jeśli towarzyszy im wiatr przeciwny. Po co więc budować wyspy sztuczne?

Miejmy nadzieję, że po drugiej stronie Atlantyku znajdzie się równie fachowy wilk morski, który nie omieszka przenicować raz jeszcze tę drażliwą sprawę, przedstawiając jednocześnie czarno na białem, iż Europa nie ma powodu obawiać się o swój los z tak błahego powodu, że Ameryka ma zamiar „przysiąść się" do nas.

**Jak zrobić lepiej? L'Aéronautique** podaje rysunki i opis rozmieszczenia różnych przyrządów, dźwigien, kurków i t. p., które muszą się znajdować pod ręką pilota wielkiego samolotu nowoczesnego. Zagadnienie praktycznego rozmieszczenia tych odpowiedzialnych części jest ważne, a wiele wytwórni wysila się stworzyć układ najbardziej idealny, trudność jednak polega na tem, że wszystkich tych przedmiotów, na które trzeba albo zwracać uwagę albo nimi przynajmniej od czasu do czasu manipulować, jest zbyt dużo: do trzydziestu sztuk i więcej!

L'Aéronautique zwraca się więc do czytelników z prośbą o komunikowanie redakcji swych pomysłów. Wszak co głowa to rozum.

**Czy krótkonodzy też mają prawo latać?** Miesięcznik bolszewicki poświęcony lotnictwu, **Wiestnik Wozdusznogo Fłota**, skarży się, że — jak wykazuje statystyka szkół lotniczych — zbyt znaczny procent pilotów-uczni, wydalonych z tych szkół wobec niedostatecznych postępów, przypada na osoby o krótkich nogach. Krótkie nogi utrudniają rzeczywiście sterowanie nożne (ster kierunkowy), a to stanowi przeszkodę w szkoleniu. W lotnictwie nie może być jednak faworyzowania długonogich na niekorzyść krótkonogich, gdyż nie stwierdzono dotąd, aby talent lotnika wzmagał się wraz z długością nóg... Siedzenie pilota powinno więc być regulowane; w ten sposób, podobnie jak w automobilizmie, nikt nie będzie czuł się upośledzony, a jednocześnie będzie o jedną przyczynę wypadków mniej w lotnictwie.

**Czy trzeba bać się choroby morskiej na samolocie?** Jeden z ostatnich numerów **Luftfahrtforschung**, organ niemieckich lotniczych placówek badawczych, poświęcony jest prawie całkowicie niezmiernie interesującemu zagadnieniu zachowania się organizmu ludzkiego w związku z lotami na większych wysokościach. Dowiadujemy się przy tej sposobności, że reakcja organizmu jest dość skomplikowana i że na większych wysokościach może występować obok choroby „powietrznej", analogicznej do choroby morskiej, jeszcze choroba „wysokościowa" o objawach swoistych, z trudnością poddających się badaniu, a bardzo niebezpiecznych podczas lotu. Artykuł stanowi zestawienie bardzo cennych i rzeczowych informacyj i wyników badań, zapełniając istniejącą dotychczas lukę w tej specjalności. Chociaż zasadniczo autor miał na myśli wtajemniczenie w arkana zwalczania trudności „wysokościowych" środowiska zawodowego, technicznego bądź lekarskiego, artykuł napisany jest jednak o tyle przystępnie, iż można go z korzyścią polecić każdemu do przeczytania. Lotnicy, zamierzający wykonać lot na wysokości większej niż normalnie dopuszczalna bez przyrządów oddechowych, powinni przeczytać ten artykuł koniecznie ze względu na niebezpieczeństwo nieświadomej utraty sprawności fizycznej i psychicznej na wielkich wysokościach, co bywało już powodem wypadków nieszczęśliwych. Wszyscy inni zainteresowani (a któż dziś nie lata, choćby samolotem komunikacyjnym?) — niech przeczytają, aby się przekonać, iż nie mają czego się obawiać.

## APEL LOTNICTWA SPORTOWEGO.

Pod tym tytułem ostatni (kwietniowy) nr. Młodego Lotnika omawia troski naszego sportu lotniczego na tle obrad zjazdu klubów lotniczych z dn. 12 kwietnia.

Czytamy tam m. in.:

„Zgadzamy się wszyscy, że lotnictwo sportowe, spełniając niezmiernie ważne zadania państwowe, wymaga szczególnie troskliwej i wydatnej pomocy państwa. W wielu krajach koncentruje ono cały wysiłek społeczeństwa współdziałającego z Państwem w rozbudowie sił lotniczych. Wszędzie sport lotniczy, jako szkoła rezerw i pierwszorzędny środek propagandy znajduje w kompleksie zagadnień lotniczych odpowiednio szerokie potraktowanie i, co za tem idzie, trwałą pomoc, bez której obyć się nie może.

Przypomnijmy sobie jak powstawało lotnictwo sportowe angielskie, którem się dziś zachwycamy, jak je obecnie forsują Włosi... A u nas, gdy sport zaczął się rozwijać, wnet dostał kaganiec budżetowy. Słyszymy, że to luksus. Robi się wyjątek dla kilkudziesięciu młodych z p. w., przeważnie dla sportu mniej lub zupełnie mało wartościowych, a ci, którzy z lotnictwem zżyli się i mogą mu jako piloci oddać kolosalne usługi, pomocy są pozbawieni".

Dalej autor podaje:

„Zainteresowanie sportem lotniczym jest w Polsce bardzo duże. Chęci i zdolności też. Utwierdzili nas w tem delegaci klubów prowincjonalnych. Mimo ubóstwa kraju, amatorów kupna samolotu do prywatnego użytku jest wielu. Składają się studenci, urzędnicy, pracownicy fabryk — chcą kupić awjonetkę, chcą latać. Niestety, dla nich pomoc nie została przewidziana. Brak pieniędzy dla tych, którzy otrzymując tysiąc, wnoszą sami dwa.

Potrzeby lotnictwa stale rosną. Zagranicą sumy się podwaja, a my? Co się stało z tegorocznym budżetem w Sejmie? Jest on o przeszło 10% mniejszy niż w roku ubiegłym. Wynosi w sumie 3 razy tyle co... budowa gmachu dla jednego z banków państwowych. Czyż to nie jest zatrważające?!

Z okazji obrad nad budżetem, L.O.P.P. wystąpiła z wnioskiem do Rządu i Sejmu w sprawie najpilniejszych kwestji polityki lotniczej w Polsce. Z pomocą Lidze przychodzą obecnie kluby. Wszyscy wołamy: Lotnictwo jest traktowane po macoszemu. Więcej uwagi i więcej pieniędzy dla lotnictwa"!

Artykuł kończy się następującym apelem:

„Pieniędzy dla lotnictwa sportowego! Inaczej nie ruszymy naprzód. Wyeksploatuje się zapał i energję, zaspokoi się najmocniejszych entuzjastów, którzy i tak, może w inny sposób, daliby sobie radę, ale szerszego ogółu do lotnictwa nie przyciągnie się. Będziemy tylko nadal narzekać na brak zrozumienia i funduszów; na to, że nas nie stać i — zawsze lotnictwo będzie kopciuszkiem.

Nie można teraz żałować, trzeba dać dużo, a niedługo zbierzemy owoce, które najoporniejszych przekonają do lotnictwa i stworzą dla naszego kopciuszka lepszą sytuację w kraju".

*ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI.*

# Loty radosne

Przyszedł do mnie wczoraj mój przyjaciel, Henio Cymbal. (Proszę pana zecera, żeby nie złożył czasem „Cymbał". Z nazwiskiem mojego przyjaciela wciąż się takie kwiprokwa zdarzają. Wciąż mu zamiast litery „l" pakują „ł". Już się nawet raz, z tego powodu, prawie, że pojedynkował)

Przyszedł, powiadam, Henio Cymbal, usiadł, osowiały, na brzeżku mojego biurka (ma zwyczaj rozmawiania w najniewygodniejszych pozach) westchnął głęboko i powiedział:

— Wiesz? Nie mogę jakoś schwycić rytmu.

— Jakiego rytmu?

— Chwili?

— Co chcesz przez to powiedzieć?

— Chcę powiedzieć, że wydawcy zaczynają na mnie zezem patrzeć...

— Co ty powiadasz?!

— To, co słyszysz. Katastrofa.

— Nie podoba im się twój sposób pisania?

— Widocznie. Mówią, że zadużo ludzi zabijam...

— Hm...

Tutaj potrzebne jest obszerniejsze omówienie. Henio Cymbal uprawia ciernisty zawód pisarski od dłuższego czasu. Zadebiutował dosyć szczęśliwie, zdobywając niegdyś 3-cią nagrodę na konkursie literackim „Drumli". Chodziło wówczas o skecz. Henio napisał niesłychanie pogodną rzecz, kończącą się, o ile mnie pamięć nie myli, w ten sposób, że zięć, dowiedziawszy się, iż jego teściowa przegrywa w pokera posag swojej córki, (a jego żony) truje babę cjankiem potasu, poczem podpala dom, w którym teściowa mieszkała a sam w wannie otwiera sobie żyły. Skecz był zwarty, podobał się. Henio zdobył, prócz tantjem autorskich, 250 złotych, wypłaconych przez „Drumlę", no, i pasepartout na Parnas. Niebawem okazało się jednak, że rodzaj talentu Cymbala zdradza pewne tendencje do zmańjerowania się. Zasmakowawszy w takich bukolikach, zaczął na prawo i na lewo uśmiercać swoich bohaterów. Dużo wrzawy narobiła jego powieść pod tytułem „Młoda Krew". W powieści tej występowało kilkanaście osób. Otóż, wbrew temu, co zapowiadał tytuł powieści, Henio zakatrupił wszystko, co żyło. Przelał nietylko m ł o d ą, ale i s t a r ą krew. Kadawry leżały, jak zające na pokocie. Siostrzeniec palnął sobie w łeb, wuj wyskoczył oknem, kuzynkę Lulę rozszarpał w biały dzień elektryczny wentylator, ciotka Leokadja przewróciła się o odkurzacz i złamała nogę w biodrze, co pociągnęło w następstwie nieuleczalne kalectwo i śmierć dobrej kobiety... Służąca rodziny, Weronka, zgrzeszyła z dozorcą, udusiła swoje dziecko, dozorcy wypaliła oczy kwasem solnym, a sama skoczyła do Wisły z mostu Poniatowskiego..., Jeszcze tam był, w tej powieści, taki pan Józio, korepetytor jednej z kuzynek. Trawiony chorobliwą namiętnością, poderżnął sobie gardło brzytwą... No, jednem słowem, szereg niemiłych powikłań...

A potem zaczął Henio szaleć na dobre. Napisał kilka nowel hiszpańskich. W każdej z tych nowel byk brał na rogi toreadora, a donna Inez, czy donna Xymena topiła się w wyrzutach sumienia i w Gwadalkwirze. Napisał kilka nowel sportowych: w każdej był trup. Wreszcie wziął się do lotnictwa. Jego nowele lotnicze czytało się, to prawda, z pewnem zainteresowaniem. Ale tylko do pewnego momentu. Z góry można było powiedzieć, że kiedy młody as wzbije się ponad chmury, 1) albo mu motor nawali, albo 2) sam wprowadzi aparat w korkociąg.

— Dlaczego nie pozwolisz mu bodaj ratować się na spadochronach? — pytałem zasmucony Henia: — Jeżeli o straty materjalne niedbasz, i samolot dla ciebie pies, to miejże chociaż litość nad człowiekiem!

— Lotnik musi zginąć! — odpowiadał.

— Dlaczego?

— Bo tak jest efektowniej. Heroiczniej!

Nie dał ze sobą gadać. Był uparty, jak kozioł. W jednej ze swoich nowel, pamiętam, posadził niesłychanie sypatycznego blondyna na nowiutki aparat. Wszystko było dobrze. Sympatyczny blondyn leciał do narzeczonej, brać ślub. I raptem aparat stanął w płomieniach.

— Heniu, to już świństwo! — powiedziałem, przeczytawszy tę nowelę: — Ni z tego ni z owego mordujesz sympatycznego blondyna w przeddzień ślubu... Zresztą, możebyś mi raczył wyjaśnić, dlaczego aparat nagle się zapalił?

— A bo ja wiem?

— Dalibóg, że nie wiem.

— To poco piszesz taki ponury kretynizm?

— Trzeba przecież jakoś rzecz zakończyć.

— Małżeństwem nie mogłeś?

— Nie chciałem. Jak-em ją tak ślicznie, w pierwszych scenach, od stóp do głów opisał, i tyle o jej ustach, ząbkach, rzęsach, strzelistych piersiach, sarnich oczach, elektryzujących nogach — to mnie djabli wzięli! — Co? — powiedziałem sobie — Mam taką klasa dziewczynę oddawać innemu? A niech go szlag trafi! Ani mnie, ani tobie! No, i zapaliłem pod nim aparat...

* * *

Henio Cymbal siedział, jak wspomniałem, na brzeżku mojego biurka, a ja dumałem nad jego kłopotami. Rzeczywiście, sytuacja niedopozazdroszczenia. Idzie wiosna, chłop ma mnóstwo wydatków, musi sobie sprawić conajmniej dwa garnitury letnie, nie mówiąc już o palcie... dla tej małej Kazi, modystki, z którą go tak często widuję, trzeba pewnie też to i owo kupić... a tu raptem wydawcy, jak powiada, sztorcem stają i powiadają, że Henio „zadużo ludzi zabija"! Hm... Ostatecznie, może Henio jeszcze jakoś inaczej się poratuje...

Spojrzałem na mojego przyjaciela.

— Heniu...

— Co?

— Twoi rodzice mieszkają, zdaje się, na wsi?

— Na wsi. Bo co?

— Pomagają ci trochę finansowo?

— Djabła tam! Folwarczyna zadłużony, ziemia licha, a w dodatku teraz, sam wiesz, na wsi bryndza stuprocentowa...

— A ta ciotka?

— Która ciotka? Mam dwie ciotki.

— Panna Pelagja, zdaje się.

— Zupełnie zwarjowała na starość. Co ma, pakuje w murzynków.

— W murzynków???

— No, tak. Zapisała się do jakiegoś tam towarzystwa misyjnego i pakuje wszystek grosz w nawracanie dzieci plemienia O'M'Pua, czy jakoś inaczej... Pisałem do niej, że się, być może, w tych czasach ożenię... S u b r o s a prosiłem ciotkę o jakąś stosowną subwencję... Niby, sam rozumiesz, mieszkanko, parę łóżek (powiedzmy, większy tapczan), trochę kieliszków, szklanek, waza do kruszonu... No, to, bez czego młode małżeństwo obejść się nie może... Imponderabilia...

— I co ci przysłała?

— Błogosławieństwo, psiakrew!

— A ta druga ciotka?

— Hersylja? Niech ją moskity zjedzą! Wstrętne babsko!

— ?

— Wyobraź sobie, wydała się zamąż, mając 65 lat skończonych. I wiesz za kogo?

— Za kogo?

— Za korepetytora swojego wnuka, maturzystę! Chłopaczyna mizerny, wystraszony, zgłodniały... sierota... co miał robić, kiedy Pelagja na niego obcesem?

— Więc z Pelagją też się urwało...

— Ja myślę! Potwór!

Milczeliśmy dłuższą chwilę.

— Heniu — powiedziałem. — Niema innej rady. Musisz znowu, za wszelką cenę, s c h w y c i ć r y t m c h w i l i.

— I ja wiem, że muszę! Ale jak to zrobić?

— Przestań, Bracie mordować ludzi. A przedewszystkiem, przestań mordować polskich lotników. Lotnik też chce żyć, chociaż warjat... Daj takiemu polatać, ale daj mu i wylądować...

— Myślisz, że zaczną mnie znowu drukować?

— Bezwarunkowo!

— No, dobrze. Biorę tedy na muszkę L o t y R a d o s n e.

— Otóż to! Szczęść Boże, Heniu!

*ANTONI KORCZYŃSKI.*

# Duchy przestworzy.

POWIEŚĆ SENSACYJNA.

(*Streszenie odcinków 1, 2 i 3*).

*Wszystkie dzienniki paryskie zamieszczają zgryźliwe artykuły na temat tajemniczych zniknięć samolotów pasażerskich na śródziemnomorskich linjach lotniczych.*

*Ostatni wypadek wytrąca z równowagi opinję publiczną, domagającą się od p. Alberta Meudon, szefa Służby Bezpieczeństwa, wyjaśnienia dręczącej zagadki.*

*Detektyw Graham, „as" wywiadu, porozumiewa się z p. Meudon i zabiera sie do pracy.*

*W willi hr. Gorczakowa, w zacisznym pokoiku, zdala od zgiełku par tańczących, odbywa się bardzo poufna i tajemnicza rozmowa pomiędzy gospodarzem a Mikołajem Wasylewiczem i jego bratem. Obaj przybyli, donoszą o misji detektywa Grahama, o zamierzonej zdradzie „Griszy" i o mającym nastąpić transporcie biletów nowej emisji Banku Narodowego.*

*W parę godzin później przy ul. Clidson Nr. 14, w bramie domu, gdzie mieszka Graham, nieznani sprawcy kilkoma strzałami rewolwerowemi zabijają młodego mężczyznę. Zbrodniarz zdołał uciec. Brak jakichkolwiek papierów u zabitego utrudnia śledztwo.*

*Na rozkaz prowadzącego śledztwo, Grahama, każdy aparat na szlaku Marsylja—Alger jest konwojowany przez detektywów. Nie zapobiega to nowej niespodziance: samolot pasażerski wraz z konwojującym detektywem Moribot przepada bez wieści. Na podstawie meldunków z portów algerskich, Graham ustala dziwny związek między datami i kierunkami przelotów ginących aparatów i tajemniczemi nocnemi wycieczkami yachtów hr. Garczakowa.*

Terminy wyjazdów jachtu odpowiadają w trzech wypadkach terminom katastrof. Kierunki kursów, zboczeniom samolotów z linji okrętowych. To było pewne.

Wizerunek hr. Gorczakowa był ze wszech miar mętny. Rewolucjonista, skrajny monarchista, to znów przyjaciel i kompan kremlińskich satrapów Ostatnio członek misji handlowej. W każdym wypadku „eksterytorjalny".

— Hrabia-towarzysz — uśmiechnął się drwiąco Graham — nie umkniesz nam ptaszku — dodał po chwili,

„...Sa... mo... lot... mor... der... cy... Gor..."

— Takie były ostatnie słowa tego młodego człowieka, którego zastrzelono w bramie mego domu... — Graham zamyślił się.

Trop ze ścieżynki wijącej się po bezdrożach, stawał się powoli dogodnym choć w ciemnościach, tonącym gościńcem.

Jedno nie ulegało najmniejszej wątpliwości: Gorczakow musiał być jednym z bohaterów ponurej afery. Jeśli nie wykonawcą to autorem lub współautorem napewno.

To było jasne i proste!

Przez wpółotwarte okno doleciał odległy hałas samolotu. Graham zaczął gwałtownie przemierzać pokój tam i z powrotem. Odległy trzask motoru niby prąd elektryczny ugodził w napięte nerwy. Świadomość niebezpieczeństwa czającego się stale w przestworzach, nakazywała rychłe i zdecydowane działanie. Graham ciężko osunął się na fotel i ścisnąwszy głowę w dłoniach zastygł w bezruchu.

Wysoko u stropu, w niebieskich zwojach dymu z dopalającego się papierosa, chwiała się i rozpływała mglista zjawa biednego detektywa Moribot'a.

* * *

Następnego dnia po opisanych wypadkach w gabinecie panny Lili, wszechwładnej sekretarki p. Meudon'a, szefa Surête Generale, przechadzał się miarowym krokiem p. Tomasz Moore, multimiljoner, główny akcjonarjusz amerykańskiego trustu stalowego i właściciel największej wytwórni samolotów na świecie. Przystawał co chwila przed marnemi reprodukcjami obrazów bynajmniej nie marnych mistrzów, poprawiał okulary i dobrotliwie się uśmiechając podziwiał zły smak głównego administratora gmachu. Dwadzieścia minut oczekiwania na sekretarkę szefa nie zdołały zmącić pogodnego oblicza pana Moore. Choć z gabinetu p. Meudon'a dolatywał srebrzysty głosik przeplatany co chwila kaskadami beztroskiego śmiechu p. Tomasz Moore z jednakową szybkością przemierzał pokój tam i z powrotem.

Nie zamąciły spokoju i równowagi p. Moore ani regularności jego kroków i trzydziesta, czterdziesta i wreszcie pięćdziesiąta minuta oczekiwania.

Pan Moore jedynie stwierdził w duchu, że szef służby bezpieczeństwa, służby zbyt ciężkiej niema, skoro gabinet jego rozbrzmiewa tak miłym, wiośnianym śmiechem i gwarem dziewczęcego głosu.

Przyszedł wreszcie kres wędrówki pana Moore i to wówczas, gdy trzydziesty raz już z rzędu okulary jego rzucały białe plamy na zniekształcone dzieło Rembrandta. Pan Moore był przecież „very gentelmen" więc zostawił nieco czasu pannie Lili na poprawienie fryzury i pokrycie warstwą pudru zbyt zaróżowionych policzków. Prócz tego na przestudjowanie jego biletu wizytowego, leżącego na biurku.

— Panie!

Pan Moore odwrócił się od parodji Rembrandta i stwierdził, że sekretarka pana szefa jest kobietką... owszem... wcale!... wcale!

— Pan pozwoli!

Przepadł gdzieś bez śladu srebrzysty głosik, który tak wiośnianie rozbrzmiewał przed chwilą z przyległego gabinetu.

Pan Tomasz Moore, kłaniając się, usiadł na wskazanym mu fotelu.

— Czy pan do szefa?

— Tak jest, pani!

— W jakiej sprawie?

— Chciałbym cel wizyty zakomunikować samemu panu Meudon. Pani wybaczy, ale zależy mi na tem...

— Nie, panie! — głos sekretarki przybrał na sile i stał się rozkazującym. — Pan wybaczy, ale jest to niemożliwem. Obowiązująca u nas organizacja pracy nakłada na mnie, jako na sekretarkę, obowiązek zasięgnięcia u pana szczegółowych informacyj o celu wizyty pana jak i zbadanie okoliczności skłaniających pana do odwiedzenia naszych progów...

Znikł z twarzy pana Moore dobrotliwy uśmiech, przesunęły się w bok czarne rogowe okulary,

— My Amerykanie...

Panna Lili gwałtownie przerwała.

— My Europejczycy, tak jest panie! *Europejczycy*, mamy inną organizację pracy, trudno, inną i koniec! — brwi złotowłosej panny Lili ściągnęły się złowrogo. — Cel wizyty pana?

Panna Lili położyła przed sobą obowiązujący kwestjonarjusz i do odpowiednich rubryk wpisywała słowa dyktowane przez zdumionego i wprost moralnie obezwładnionego p. Moore.

C e l w i z y t y: Sprawa przelotu samolotem z Paryża do Timbuktu na szlaku Marsylja—Alger.

M o t y w y: Zapewnienie osobistego bezpieczeństwa ze względu na ostatnio zdarzające się tajemnicze zniknięcia aparatów.

D o d a t k o w e o k o l i c z n o ś c i: Bagaż ze względu na papiery wartościowe i materjały statystyczne o handlu międzynarodowym (traktowane na zasadzie konwencji jako poczta dyplomatyczna) posiada wartość wyjątkowo dużą.

Następowały potem kolejno dalsze rubryki i załączniki do rubryk. Wreszcie sekretarka odłożyła pióro.

— Proszę mi wybaczyć — w tej chwili uśmiechnęła się czarująco a głos jej zamienił się w pachnący ambrą głosik — niestety taki już u nas zwyczaj i niedająca się wyplenić formalistyka.

Pan Moore pod ciepłem tchnieniem uśmiechu i głosu znów był tylko naiwnym, niepoprawnym w swej naiwnosci obywatelem gwiazdzistego sztandaru.

— Teraz już mogę zameldować szefowi.

Panna Lili wstała i zniknęła za drzwiami gabinetu szefa.

Pan Tomasz Moore z dziwną dla jego wieku i tuszy. zwinnością nachylił się nad biurkiem.

— Kwestjonarjusz w dwuch nawet egzemplarzach .. hm .. hm... odbitka.. dziwne, dziwne...

W następnej chwili miarowo przechadzał się po pokoju.

— Pan szef Surête prosi!

Pan Moore poprzedzany przez wszechwładną sekretarkę, zbliżał się miorawo ku wyciągniętej dłoni pana Meudon.

* * *

Tego samego dnia, gdzieś około północy, w gościnnym pokoiku prefektury marsylskiej detektyw Graham zabierał się do odczytania szyfrowanej depeszy nadesłanej przed chwilą przez oddział śledczy w Algerze.

„Sprawa 12715" — brzmiał nagłówek. Graham zatarł z zadowoleniem dłonie.

„Sprawa 12715" — przeczytał Graham raz jeszcze z zadowoleniem.

„Urząd śledczy w Algerze na podstawie meldunku ruchomego oddziału w Oranie melduje: hrabia Gorczakow wczoraj o godz. 16-ej wieczorem odleciał do Paryża. W ostatnich trzech tygodniach kilkakrotnie wyruszał do Europy, zawsze jednak pod innem nazwiskiem Terminy i miejsca przybycia nieznane i niesprawdzone, każdorazowe odjazdy następowały bezpośrednio, tego samego dnia po zniknięciach samolotów pasażerskich. Kursy yachtów hr. Gorczakowa odpowiadały terminom zaginionych samolotów. Załoga yachtów złożona z mętów notowanych w kartotekach urzędu śledczego i cudzoziemców bliżej nieokreślonego pochodzenia.

Zdyscyplinowana i świetnie płacona.

Następne meldunki co trzy godziny".

— Nie wymkniesz się ptaszku, nie!— śmiał się Graham.

Ktoś zapukał do drzwi.

Druga depesza.

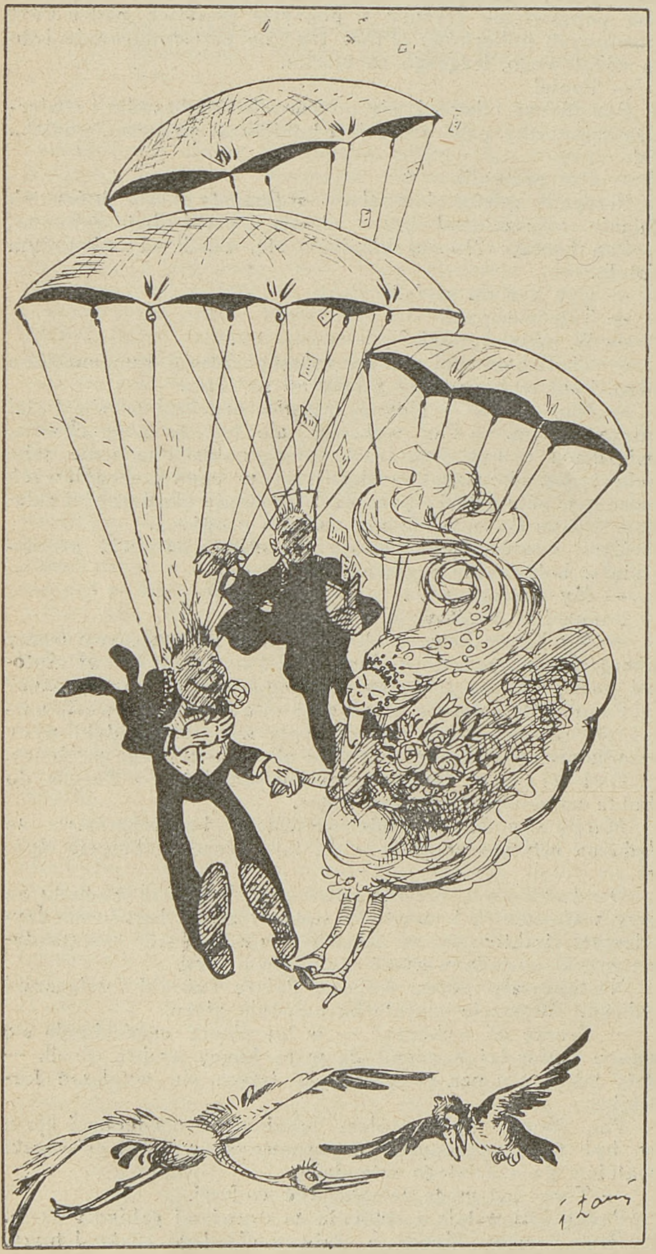
— Aha! z Paryża!

Graham czytał: „Sieci zastawione. Turwin".

— Świetnie, znakomicie! — Graham cieszył się jak dziecko.

(c. d. n.).

# H U M O R





## DWA OKRESY

*Ślub w przestworzach. Spadochronami ku ziemi. Dzisiejsza technika spadochronowa umożliwia miłe i spokojne celebrowanie uroczystości.*

*Nowe czasy, nowe obyczaje. Po dwóch tygodniach zrozpaczony małżonek korzysta z pierwszej okazji by własnoręcznie skrócił sobie męki. Requisat in pece.*




*J. M.*

# Jak organizować obronę przeciwgazową ludności cywilnej?

Nad zagadnieniem jak zorganizować obronę przeciwgazową ludności cywilnej w Polsce zastanawiało się grono osób przed ośmiu laty, które następnie powołało do życia organizację społeczną pod nazwą „Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej".

Byliśmy bodaj pierwszem społeczeństwem na świecie, które zainteresowało się tym problemem mając na względzie dobro własne, a równocześnie większe bezpieczeństwo mogącej być w przyszłości zagrożonej ojczyzny.

Zagadnienie przyszłej wojny, a w związku z tem konieczność organizowania obrony przeciwgazowej ludności cywilnej było zagranicą przedmiotem bardzo ciekawych debat i dyskusyj przedstawicieli państw w Lidze narodów, fachowców w dziedzinie walki gazowej, polityków, działaczy na polu humanitaryzmu, pisarzy, literatów i t. p.

Wszyscy zgodnym chórem uderzają w dzwon trwogi, ażeby zwrócić uwagę swych rządów, władz i społeczeństwa na grożące niebezpieczeństwa w przyszłości ludności cywilnej na wypadek wojny.

Pod tym względem wszyscy fachowcy i niefachowcy świata są zgodni. Nie są jednak zgodni co do tego w jaki sposób zaradzić grożącemu niebezpieczeństwu i w jaki sposób zorganizować obronę tyłów oraz ludności cywilnej przed działaniem skutków napadów lotniczo-gazowych.

Czytając wydawnictwa i prace fachowców zagranicznych widzimy ogromną rozbieżność poglądów co do możliwości obronienia ludności cywilnej. Jedni fachowcy udowadniają, że w przyszłości nie będzie sposobów przy pomocy, których zdołalibyśmy obronić ludność przed działaniem gazów, o ile ją zupełnie nie schronimy w podziemia o żelazo-betonowej konstrukcji, oraz nie zaopatrzymy całej ludności w doskonałe maski gazowe i ubrania ochronne. Inni natomiast twierdzą, że ponieważ to jest zupełnie niemożliwe do przeprowadzenia ze względów finansowych, wobec tego niema obrony w przyszłości, a więc należy tylko drogą konwencji międzynarodowych zabronić państwom walczącym stosowania na tyłach gazów trujących.

Pod wpływem tak nieokreślonej sytuacji idąc śladem Polski poczęto za granicą w poszczególnych państwach pod hasłem samoobrony społeczeństwa zakładać organizocje społeczne o identycznych celach i zadaniach jak T. O. P. względnie obecna L. O. P. P.

Polska pod względem organizacji społeczeństwa cywilnego do obrony przeciwgazowej jest poniekąd pionierką wśród innych państw — organizacja nasza ma za granicą urobioną markę i cieszy się dużem uznaniem.

Gdy jednak postawiliśmy sobie na wstępie pytanie „jak organizować obronę przeciwgazową ludności cywilnej?" mamy dać na nie odpowiedź. Odpowiedź na to pytanie jest trudna, gdyż chcąc organizować społeczeństwo cywilne do samoobrony w tym wypadku, należy przystąpić do zupełnie nowej pracy organizacyjnej nie posiadając żadnych wzorów w tym kierunku ani praktycznego doświadczenia, a co gorsza niezbędnych na te cele funduszów.

Tak więc stoimy wobec zagadnienia, że *ażeby mieć dobrą organizację musimy mieć na to fundusze, ażeby mieć fundusze trzeba stworzyć dobrą organizację.*

W tej trudnej sytuacji znajduje się obecnie L. O. P. P. która obok popierania twórczości na polu lotnictwa polskiego ma jako swój drugi główny cel zorganizowanie polskiego społeczeństwa do należytej obrony przeciwgazowej na wypadek wojny.

Z powodu tej jednej trudności t. j. zależności organizacji od funduszów i naodwrót ścierają się w łonie naszej organizacji dwa kierunki działania i systemów akcji. Jeden kierunek opiera się na zasadach pracy programowej, opartej na poprzednio opracowanym szkicu przyszłej organizacji, drugi natomiast kwestję przyszłej organizacji odsuwa na dalszy plan opierając swoją akcję na zasadach nazywania narazie bez planu, społeczeństwo ludnością uświadomioną i wyszkoloną, która ma taki stanowić odsetek, by w razie potrzeby można była czerpać dowolną ilość osób fachowo przygotowanych do akcji obrony przeciwgazowej w celu obsadzenia niemi odpowiednich placówek i posterunków.

Nie wyobrażam sobie by mógł się znaleźć zwolennik bezplanowego produkowania instruktorów i szkolenia ludności w momencie kiedy miałby odpowiednie warunki i możność organizowania aparatu obronnego według takiego czy innego planu. O ile więc tak się dzieje to fakt ten należy przypisać trudnym warunkom w jakich znajduje się organizacja społeczna, zdana na własne swoje siły moralne i finansowe, która przyjęła na swoje barki ciężar i odpowiedzialność za przygotowanie ludności cywilnej

do własnej obrony, a częściowo i obrony kraju. L. O. P. P. chce przyjść z pomocą państwu i społeczeństwu, które w chwili obecnej na ten cel nie dysponuje żadnemi środkami.

Śledząc jednak postępy prac L. O. P. P. i wysiłek jej w kierunku zorganizowania obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, możemy śmiało stwierdzić, że weszliśmy w okres pierwszych zawiązków racjonalnej organizacji, które nam stwarza fakt utworzenia Inspektoratu O. P. G. mający za zadanie przeprowadzenie programowej akcji organizacji, szkolenia i zaopatrzenia w sprzęt obrony przeciwgazowej

Prace organizacyjne i montowanie aparatu O. P. G. powinny być w chwili obecnej jedyną ideą przewodnią Inspektoratu O. P. G. Każdy inspektor wojewódzki O. P. G. winien sobie stworzyć aparat organizacyjny na jaki go w danej chwili stać w miare warunków lokalnych i posiadanych środków.

Aparat ten, chociaż narazie w skromnych zarysach winien być montowany według ogólnego programu działania, opracowanego przez Zarząd Gł. L. O. P. P., a realizowany w myśl wskazań Inspektoratu Głównego.

Wszelka inna akcja może być prowadzona równolegle bez szkody jednak dla prac przewidzianym programem głównym. Przy takiem skoordynowaniu wysiłków dojdziemy najszybciej do zamierzonego celu t. j. do *właściwej i skutecznej organizacji obrony przeciwgazowej ludności cywilnej.*




**Spis państw, które obowiązuje protokuł genewski z dn. 17 czerwca 1925 r. o zakazie wojny chemicznej i bakterjologicznej.**

Do stycznia 1929 r. było zarejestrowanych wszystkiego 8 państw, które podpisały i ratyfikowały protokuł o zakazie wojny chemicznej i bakterjologicznej lub też przystąpiły do niego ostatecznie. Obecnie należy stwierdzić, że do 31 sierpnia 1929 r. liczba ta podwoiła się.

Protokuł obwiązuje więc następujące państwa:

1) Austrja
2) Belgja
3) Chiny
4) Egipt
5) Hiszpanja
6) Finlandja
7) Francja*)
8) Liberja
9) Jugosławja
10) Niemcy
11) Persja
12) Polska
13) Rosja Sowiecka
14) Rumunja
15) Wenezuela
16) Włochy

**Narodowe Komisje mieszane dla obrony przeciwgazowej ludności cywilnej.**

Zgodnie z życzeniem Komisji międzynarodowej ekspertów dla obrony ludności cywilnej przed wojną chemiczną w Brukseli 1928 r., do dn. 1 marca b r. następujące państwa powołały do życia Komisje mieszane dla obrony przeciwgazowej ludności cywilnej i zawiadomiły międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża i ich składzie osobistym:

1) Belgja
2) Bułgarja
3) Estonja
4) Francja
5) Hiszpanja
6) Holandja
7) Łotwa
8) Rosja Sowiecka
9) Szwajcarja
10) Szwecja
11) Węgry

Przyp. red. Polska, jak wiadomo uchwała Rady Ministrów z 1928 r. również powołała do życia Mieszaną Komisję Międzyministerjalną dla spraw obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, w skład której oprócz przedstawicieli władz rządowych wchodzą rzeczoznawcy organizacyj społecznych, pracujących na tem polu.

(Revue internationale de la Croix Rouge, Styczeń 1930).

*) a) Protokuł genewski obowiązuje Francję li tylko względem państw, które protokuł ten podpisały i ratyfikowały lub też przystąpiły do niego definitywnie.

b) Protokuł ten przestaje obowiązywać Francję względem tych państw nieprzyjacielskich, armje których lub ich sprzymierzeńców nie będą uznawać zakazu objętego protokułem.

(Revue internationale de la Croix-Rouge, 1929. str. 1062).

## ANGLJA

**Samoloty-bomby.**

Londyn, 12/IV „Dailly Mail" komunikuje sensacyjną wiadomość: Próby kierowania z odległości samolotem bez pilota dały pomyślne wyniki; obecnie kierownictwo lotnictwa jest zajęte przystosowaniem tego rodzaju samolotu do bombardowania. Specjalny przyrząd zegarowy ma w pewnym momencie przerwać łączność samolotu, mającego na pokładzie bomby, z stacją kierowniczą i w ten sposób spowodować jego spad na upatrzony cel. Mechanizm samolotu daje się dostosować do warunków atmosferycznych.

**Londyn nie może być zniszczony za pomoca napadu aerochemicznego.**

W przeciągu ostatnich dwuch tygodni odbywały się nad Londynem i jego okolicami tajemnicze nocne manewry lotnicze z jednoczesnym udziałem około 50 i więcej samolotów, których zadaniem było sforsować stolicę, bronioną nowo wynalezionym sposobem. Wynalazek jest trzymany w wielkiej tajemnicy.

Gazeta „Der Berliner Westen" (17.IV. 30) przypuszcza, że w danym wypadku



*Grupa wykładowców i absolwentów kursu O.P.G. Woj. Komit. L.O.P.P. w Krakowie Po środku siedzą: ppłk. Dr. M. Henoch, kierownik kursu, insp. general. O.P.G. kpt. J. Misiński, Dr. T. Onelski, insp. O.P.G. w Woj. Krakowskim.*

chodzi o pozaczerwone promienie, które udało się anglikom uwidocznić nieznanym dotąd sposobem. Cały efekt wynalazku ma polegać na oświetlaniu leżącego w ciemnościach objektu temi promieniami, w których on jest widoczny dla obserwatora, posiadającego ten nowo wynaleziony przyrząd, jak w dziennem świetle, natomiast dla nieposiadających tego przyrządu objekt pozostaje w ciemnościach.

„Nue Berliner 12 Uhr Zeitung" (17.IV) informuje, że wynik manewrów pozwala stwierdzić, że Londyn w razie wojny, praktycznie rzecz biorąc, nie może być zniszczony atakiem lotniczym, gdyż samoloty nie zdążą dolecieć do miasta.

Manewry odbyły się na tak znacznej wysokości, że ludność o niczem nie wiedziała. „Dailly Expres" robi z tego powodu uwagę, że w razie nowej wojny, wojna może zakończyć się, zanim to zostanie zauważone przez ludność: albo ona przeżyje wojnę, albo będzie zupełnie zniszczona.



*Kurs instruktor. O. P. G. II klasy Miejskiej Straży Pożarnej w Stanisławowie.*

## ESTONJA

### Pokaz obrony przeciwgazowej.

Dla zapoznania szerokich mas ludności cywilnej ze sposobami obrony przeciwgazowej, Estoński Czerwony Krzyż zorganizował w r. ub. w Tallinie specjalne pokazy, których program składał się z 4-ch części:

I część wypełnił „pochód śmiertelnych gazów". Na czele pochodu kroczył szkielet w czarnym płaszczu, trzymając w ręku kosę, a za nim niesiono ofiarę gazów w czarnej trumnie przez ludzi ubranych również na czarno. Pochód miał oznaczać niebezpieczeństwo ataku gazowego, o ile nie będą stosowane nowoczesne sposoby i środki obrony przeciwgazowej.

II część — pokaz ataku lotniczo-gazowego na osiedla ludzkie w warunkach zbliżonych do rzeczywistości. W tym celu zbudowano miasteczko z domów tekturowych. W miasteczku panował normalny tryb życia. W pewnej chwili stacja meteorologiczna wywiesiła czerwoną chorągiew, oznaczającą, że warunki atmosferyczne są sprzyjające i że można spodziewać się ataku lotniczo-gazowego. Potem sygnał zaalarmował, że n-ciel minął front. Kierunek lotu i zamiar nieznany. Drugi sygnał alarmujacy oznaczał, że n-ciel zbliża się w kierunku miasta, poczem oddziały niezwłocznie zajęły stanowiska bojowe, a policja, straż ogniowa, drużyny ratownicze etc. swoje stanowiska. Dzieci zostały wywiezione do miejsca bezpiecznego od gazów. Trzeci sygnał alarmowy: huk dział przeciwlotniczych... turkot karabinów maszynowych... wybuch bomb... jeden z domów w płomieniach... gaz na ulicach...

Gdy rozpęd ataku minął, na scenę wystąpiła akcja ratownicza — gaszenie ognia, neutralizowanie gazów, pierwsza pomoc i ewakuacja zagazowanych etc.

III część pokazu: nowoczesne sposoby wojny z udziałem wszystkich rodzai broni.

IV część: wystawa środków obrony przeciwgazowej, ludzi, zwierząt, mieszkań żywności, wody etc.



*Kurs instruktorów O. P. G. II kl. Lubelskiego Kom. Woj. L. O. P. P. we Włodawie. Wykładowcy oraz absolwenci kursu ze starostą Ćwiklińskim po środku.*

## FRANCJA

### Komitet obrony powietrznej.

W końcu r. ub. powstał we Fracji Komitet obrony powietrznej ludności cywilnej pod przewodnictwem marszałka Liauthey. Komitet ten ma za zadanie przedewszystkiem przygotować obronę wielkich ośrodków przemysłowych i wielkich skupień ludności, a to drogą wychowania ludności w kierunku samoobrony przeciw atakom aerochemicznym. Ministerjum lotnictwa zapowiedziało swoją pomoc komitetowi w postaci 400 miljonów frs., które obecnie zostały już uchwalone przez parlament.

(Heerestechnik, III/30).

## WĘGRY

### „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej".

W początku r. b. powstała na Węgrzech w ścisłem porozumieniu z rządem „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej", która zapoczątkowała swoją pracę organizując cały szereg wykładów dla ludności cywilnej z dziedziny zagadnień obrony powietrznej i przeciwgazowej. Wykłady te odbywają się w godzinach wieczorowych na wydziale technicznym uniwersytetu ludowego w Budapeszcie i cieszą się wielkiem powodzeniem. Kierownikiem kursu jest pułk. w st. sp. Istvan Bietroczy — specjalista od spraw gazowych. Czas trwania wykładów: od 29. I. do 29. IV. 30.

(Heerestechnik, III/30 i Zeitschrift für das gesamte Schiess und Sprengstoffwesen).

*Inż. ZBYSŁAW CIOŁKOSZ.*

# WRAŻENIA Z WYSTAWY W DETROIT

Trzecia doroczna wystawa „wszechamerykańska" otwarta została pod hasłem obniżenia zarobków fabryk i uzyskania zamówień chociażby w takiej ilości, które pozwoliłyby przeważnej liczbie fabryk lotniczych zatrzymać wykwalifikowany personel i przetrwać ogólny kryzys gospodarczy jaki przeżywa obecnie Ameryka, a więc i przemysł lotniczy amerykański również.

Akcja obniżenia cen została zapoczątkowaną na wystawie w St. Louis, (luty) kiedy pierwszy Stinson obniżył ceny swych samolotów prawie o 50%, ustanawiając rekordowo niską cenę na swego „Stinson-Junior'a" z silnikiem Lycoming 210 MK. na 5775 dol.

Pierwsza ta zniżka pociągnęła za sobą i inne. Kiedy wystawa w St. Louis nie przyniosła spodziewanych obrotów, przyczem największą liczbę zamówień w stosunku do całkowitej liczby udzielonych otrzymała właśnie firma „Stinson", cały szereg fabryk lotniczych w czasie wystawy w Detroit ogłosił zniżkę cen swych produktów.

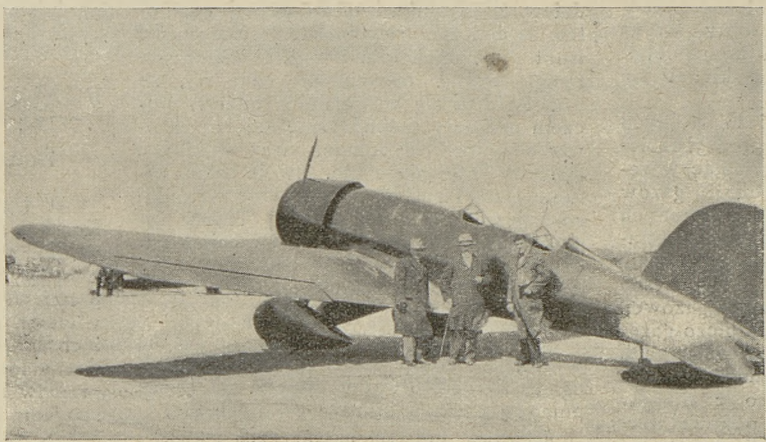
Zniżki te były bardzo poważne. Na przykład fabryki, Fokkera obniżyły ceny swych samolotów począwszy od samolotu „Fokker Uniwersal" który kosztował 15000 dol. na 11000 dol., aż do trzymotorowego „F. 10" z 67500 dol. na 54000 dol. Fabryka Sikorskiego obniżyła ceny amfibji S-38 z 50000 dol. na 43000 dol. Również i fabryka Forda obniżyła cenę swego luksusowego samolotu w granicach od dwu do pięciu tys. dol., zależnie od wyekwipowania i przeznaczenia. Tak samo postąpiły i inne mniejsze fabryki lotnicze.

Podanie motywów obniżenia cen przez fabrykantów, co jest niezwykle ciekawym szczegółem działania reklamy amerykańskiej, nie zostało przypisanem słabym konjunkturom na rynku zbytu samolotów. Przeciwnie, konieczną i nieodzowną częścią reklamy jest zapewnienie kupującemu, że interes prosperuje niezwykle sprawnie, a jedynie „usystematyzowanie produkcji" lub jej „zmechanizowanie" pozwoliło na taką szaloną obniżkę cen.

Miałem jednak sposobność stwierdzenia, że w rzeczywistości w metodach produkcji nic się nie zmieniło, natomiast obniżenie zarobków fabryk starano sobie powetować przez użycie gorszych gatunków materjałów drugorzędnych w konstrukcji. i mniej staranne wykończenie, jak wreszcie przeprowadzenie pewnych zmian w ekwipunku.

Podobnie. aby dać kupującemu obraz normalnie i sprawnie funkcjonującej fabryki, niektóre wytwórnie samolotów specjalnie na czas wystawy zwiększyły liczbę swych pracowników, (specjalnie w Detroit i najbliższej okolicy) .aby zwiedzającym nie przedstawić rzeczywistego stanu obecnego zastoju.

W rzeczywistości jednak liczba pracowników od okresu jesiennego 1929 r., aż do chwili obecnej zmalała bardzo, czemu jednak nie należy wcale się dziwić. Naprzykład fabryka Forda obniżyła produkcję swego trzymotorowego samolotu, zresztą nadzwyczajnie warsztatowo oprawcowanego, do jednego samolotu miesięcznie, podczas gdy niedawno jeszcze produkowała 1 samolot dziennie.



*Samolot Lockheed „Sirius". Stoją od strony lewej: Prof. Gniazdowski. b. prezes stow. mechaników polskich w Ameryce i Prof. F. Pawłowski, szef wydziału lotniczego uniwersytetu w Ann Arbor (Michigan).*

Fabryka Stinsona zredukowała personel do połowy, jakkolwiek z notatek w prasie należałoby raczej sądzić o jego zwiększeniu. Podobnie zakłady Fokkera. Fabryka Sikorskiego obniżyła swój personel z 11000 ludzi zaledwie na 600 i t. d. Natomiast fabryki operujące na zamówienia rządowe (typy wojskowe) pracują zupełnie normalnie.

Nie należy jednak z tego wyciągać jakichkolwiek pesymistycznych wniosków dla przyszłości lotnictwa cywilnego Stanów Zjednoczonych.

Nasilenie na rynku zbytu samolotów i jego ciekawy objaw pojawienie się samolotów „second hand" i wreszcie nieproporcjonalnie mały wzrost linji komunikacyjnych i ilości osób korzystających z transportu powietrznego będzie miało w najbliższej przyszłości prawdopodobnie ten skutek, że fabryki, które zadawalały się stosunkowo małą fabrykacją prototypów, będą musiały szukać wyjścia z sytuacji właśnie przez budowę nowych samolotów i to o własnościach na wskroś konkurencyjnych.

To też na wystawie lotniczej w Detroit, jakkolwiek dla mnie niezwykle ciekawej, ponieważ miałem poraz pierwszy sposobność zetknięcia się z taką masą nagromadzonych samolotów amerykańskich, niespotkało się, za wyjątkiem nielicznych wyjątków takiej różnorodności typów i takiej ilości nowych typów jakie się spotyka na wystawach w Europie.

Na wystawie w Detroit można było zobaczyć typy znane nam z opisów już od paru lat, gdzie jednak przez długie próby i obserwacje wprowadzone są różne zmiany i inowacje, które czynią z tych maszyn naprawdę „użytkowne" samoloty.

Muszę dodać, że wystawa ta zgrupowała jedynie samoloty dla celów sportowych i komunikacyjnych przeznaczone, i w dalszej części artykułu o nich jedynie z konieczności będę mówił.

Ktokolwiek miał sposobność zwiedzenia wystawy lotniczej w Europie, a następnie zetknął się z wystawą w Ameryce, odrazu zauważy ciekawą różnicę i mam wrażenie możliwą tylko na amerykańskim gruncie.

W Europie wystawa lotnicza jest zazwyczaj rewją dorobku, jest środkiem propagandowym mającym oswoić szerokie rzesze publiczności z lotnictwem, jest wreszcie wskazówką dla zainteresowanych osób czy też instytucji w kupnie samolotów, jakie są ostatnie nowości w danych dziedzinach ale do tej pory nie jest jeszcze miejscem załatwiania tranzakcji. Inaczej jest w Ameryce. Tranzakcje dokonywane są przeważnie na wystawach. Wystawa lotnicza jest właśnie tym zdarzeniem decydującym w życiu każdej wytwórni, które zadecyduje o egzystencji fabryki na przeciąg najbliższych paru miesięcy.

Bussinesman amerykański jest bardzo prędki w decyzji to znaczy strata czasu i pieniędzy. Powzięte zamiary realizuje się natychmiast, nawet gdyby posiadały one pewną dozę ryzyka. które jest zresztą integralną częścią życia nowego świata.

To też napisy tego rodzaju jak n. p. „Tutaj jest właściwe miejsce robienia waszych zamówień" były dla mnie prawdziwą nowością.

Niedość na tem. Wystawa w Detroit odbywała się w nowym hangarze miejskim, który bezpośrednio przed wystawą został zbudowanym i wykończynym ko-

sztem 1,000,000 dol. Tuż obok hangaru znajduje się olbrzymie lotnisko i tą właśnie okoliczność wykorzystano, aby samoloty wystawiane i oferowywane demonstrować natychmiast w locie. Na lotnisku odbywała się więc druga wystawa i bodaj że liczba samolotów znajdujących się na lotnisku przenosiła liczbę wystawionych wewnątrz hangaru w ilości około 85.

Samoloty te ustawicznie pracowały, wożąc cierpliwie kupujących jak również za opłatą 3 dolarów gromady ciekawych, pragnących z lotu ptaka oglądać miasto, i bez paszportu poszybować ponad Kanadą.

Największy procent wystawianych samolotów stanowiły samoloty transportowe o pojemności 4 osób, wyekwipowane w sposób luksusowy przypominający ekwipunek automobilowy.

Opracowanie omawianego typu przez cały szereg fabryk dowodzi jego wielkiej popularności w Stanach Zjednoczonych, nietyle może dla regularnej służby lotniczej na linjach komunikacyjnych, jak dla celów handlowych, sportowych i w służbie „taxi". Niedawno w fabryce Stinsona widziałem szereg maszyn tego typu wykańczanych dla firmy „Yello Taxi Co" Wichita (Kansas).



*Widok na hangar, w którym mieściła się wystawa (od strony lotniska). W głębi na lewo amfibja Sikorskiego „S-38".*

Samoloty te z reguły zaopatrzone w silniki o mocy około 200 MK, z punktu widzenia ekonomji nie przedstawiają zbytnio wielkiego postępu.

Przez niejednokrotnie przeładowane kabiny ekwipunkiem, zaopatrywanie silników w rozruszniki elektryczne i ręczne, hamulce i t. d. konstrukcja ich wypada zbyt ciężko, stąd i ciężar użyteczny nie zbyt wielki (zazwyczaj około 40% ciężaru całkowitego).



*Nowy hangar miejski wystawiony kosztem 1.000.000 dolarów.*

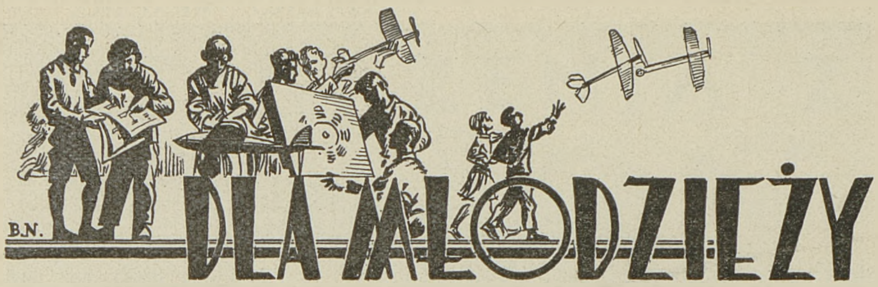
Przeciętna waga pustego takiego samolotu 4-osobowego wynosi około 900 kg. Na europejskie wymagania, samolot pasażerski o silniku 210—225 MK posiadać musi conajmniej 5 do 6-ciu miejsc, stąd też widać większy wysiłek w rozwiązaniach europejskich zmniejszenia wagi pustej samolotu i przez piękne aerodynamiczne rozwiązania osiągnąć dobre charakterystyki lotu. Innemi słowy samoloty amerykańskie dysponują większym nadmiarem mocy, co jednak przez zaniedbanie strony aerodynamicznej nie jest odpowiednio wykorzystanem. Skoro jednak samoloty te na gruncie amerykańskim nie odgrywają poważnej roli w komunikacji regularnej, są natomiast na usługach różnych zakładów przemysłowych, prasy, jak wreszcie i dla celów prywatnych, nie przedstawia to wielkiej różnicy dla posiadacza czy opłacać będzie paliwo dla silnika o mocy 150 czy 200 MK, i czy będzie miał samolot ekonomiczniejszy w eksploatacji, podobnie jak nie przedstawia dla niego różnicy finansowej posiadanie luksusowego auta Cadillac'a, Lincolm'a lub Jordan'a, o mocy silnika, którego wykorzystanie nawet na amerykańskie stosunki i szybkości jest problematycznem.

Jak licznie typ samolotu 3 — 4 osobowego był na wystawie reprezentowanym zaświadczy spis firm, które go wystawiały. (Podaję tylko rozwiązania samolotu kabinowego). Firmy: Verille, Travel Air, Ryan, Buhl, Stinson, Bellanca, American Eagle, Fairchild i wreszcie Curtiss.



*Widok lotniska i samolotów przeznaczonych do lotów w czasie trwania wystawy. Na pierwszym planie „Stinson-Junior".*

(d. c. n.).




## W MIGOTLIWEM ŚWIETLE ZAPAŁKI.

*Streszczenie pierwszego odcinka.*

*Rzecz dzieje się w roku 1941.*
*Z wielkiego lotniska w Dołach Większych startuje na płatowcu - olbrzymie słynny as polskiego lotnictwa Sumiński wraz z mechanikiem Szmitem, spokojnym brytyjczykiem i 85 pasażerami.*
*Jest to pierwszy lot powietrznego kolosa.*
*Przed startem jakaś obłąkana kobieta ostrzega go by nie leciał w jakąś tam bliżej nieokreśloną ROCZNICĘ. Mimo to Sumiński odlatuje. Niespodzianie stery odmawiają posłuszeństwa i Sumiński słyszy niewiadomo skąd pochodzący szept:*
*— Mówiłam nie lecieć wszak to dziś rocznica.*

* * *

W pierwszej chwili zdawało się pilotowi, że oszalał, że słyszy istotnie jakiś zaziemski straszny szept, ale spojrzenie na spokojne oblicze Szmita podziałało na niego trzeźwiąco.

— To nic zwyczajne przywidzenie — pomyślał.

Jedno jednak nie mogło być w żadnym wypadku przywidzeniem. Stery zamarły i nie reagowały na żadne manewry.

Trącił w bok mechanika.

— Hallo Szmit! Nie mogę kierować aparatem — wrzasnął mu w samo ucho.

— Yes — odparł tamten.

— Na co się zgadzasz — wściekał się pilot.

— Na to co i pan sir, skoro nie możemy kierować płatowcem, to płatowiec może kierować nami i polecimy dokąd zechce, a żadna irytacja nic nie pomoże.

Sumiński nie mógł nie przyznać słuszności wywodom zimnokrwistego brytyjczyka.

Istotnie byli zupełnie bezradni.

Jednak jego czynna praktyczna natura burzyła się przeciw podobnemu poddaniu się.

Działać za wszelką cenę. Musi działać, ale jak?

Zeszedł w tej chwili do rzędu zwykłego pasażera niemającego żadnego wpływu na lot żelaznego ptaka.

Samolot tymczasem zwiększywszy szybkość przeleciał nad Warszawą, zostawiając za sobą śmieszne korytarze ulic, zakopcone dymem maleńkie lilipucie domki, taśmę Wisły z delikatnemi, podobnemi do miniaturowych kładeczek mostami i szybował teraz nad płaskiemi podmiejskiemi polami upstrzonemi gdzie niegdzie pojedyńczemi, lub zbiorowemi budowlami.

Sumiński zauważył, że szybkość płatowca wzrasta.

Zauważyli to widocznie i pasażerowie siedzący w kabinie.

Jeden z nich niewielki brunet o starannie wygolonym zaroście ujął słuchawkę wewnętrznego telefonu i począł energicznie naciskać dzwonek sygnałowy.

— Hallo panie pilocie, panie pilocie!— wołał.

— Słucham — odezwał się Sumiński.

— Co to wszystko ma znaczyć? — wściekał się tamten.

— Nie rozumiem łaskawy panie — brzmiała spokojna odpowiedź.

— Jakto pan nie rozumie? Minęliśmy Warszawę, którą pan najspokojniej przespał i gna pan gdzieś na złamanie karku.

— Proszę nie wtrącać się nie do swoich rzeczy — odparł zimno lotnik.

— Ale ja wysiadam w Warszawie.

— Nic na to niestety nie poradzę.

Sumiński powiesił słuchawkę.

Nie mógł tłumaczyć grozę sytuacji, której sam właściwie nie rozumiał. Wiedział, że panika pasażerów w powietrzu mogłaby spowodować nieobliczalne następstwa. Spojrzał na mechanika.

Szmit siedział w pozie niedbałej z zupełną obojętnością zajęty studjowaniem małej podręcznej mapki.

Człowiek ten działał na Sumińskiego jak walerjana.

Dzwonek telefonu dzwonił bez przerwy. Pasażer był najwidoczniej w głuchej pasji.

— Stupid! — mruknął Szmit.

Nagle brzęknęły szyby. Szkło posypało się.

Sumiński odwrócił głowę.

Mały, wygolony brunecik skierował ku niemu lufę browninga i krzyczał coś w niebogłosy.

Warkot silników głuszył słowa.

Usłyszał tylko wyraz ZAWRACAĆ!

Szarpnął się w bezsilnej wściekłości. Ten dureń nie rozumiał rozpaczliwego położenia.

Lufa browninga błyszczała coraz groźniej, zimnym, niedobrym błyskiem.

W tem dźwięcznie i zupełnie zrozumiale zabrzmiały słowa Szmita.

— Spokojnie sir. If he will shot you, he will break his head (jeśli pana zastrzeli skręci sobie kark).

Znać usłyszał słowa anglika, bo lufa powoli opuściła się.

Sumiński widział przez chwilę tylko jego oczy.

Patrzyły na niego groźnie, wyzywająco, nienawistnie.

Raz jeszcze spróbował opanować stery.

Nic.

Wówczas zamknął oczy z jedynem przemożnem życzeniem: *Za wszelką cenę o niczem nie myśleć.*

Będzie co będzie. Wypadek niesłychany, niemający żadnego logicznego usprawiedliwienia.

A przy tem ten głos.

Nagle włosy zjeżyły mu się na głowie, zdawało mu się, że wyraźnie usłyszał szept:

ROCZNICA!!!

Otworzył oczy.

Szmit stracił wyraz obojętności. Był zupełnie blady.

— Tak jest słyszałem. To jest okropne sir.

d. c. n.

---

# I Konkurs Latających Modeli Wodnopłatowców

## Organizowany przez Redakcję „Lotu Polskiego"

**ODBĘDZIE SIĘ W DNIU 15 CZERWCA R. B.**

Regulamin konkursu i wykaz nagród umieszczony na str. 33.

# MODEL WODNOPŁATOWCA.

Konstrukcji p. W. Woyno. Prawo przedruku wzbronione.

Model danego wodnopłatowca przerobiony jest z modelu lądowego, przez dodanie specjalnych pływaków, wykonanych w następujący sposób.

Bierzemy dwie piłeczki celulojdowe o średnicy 40 mm. rozcinamy je na połówki, co jest tem łatwiejsze iż zwykle sklejane są one z dwuch półkól. Następnie z mocnego papieru pergaminowego przygotowujemy dwie rurki długości 310 mm. dopasowując je do przygotowanych półkólek celulojdowych aby te ostatnie ciasno wciskały się do rurki. Rurka musi być sklejona na całej swojej długości, jak również połączona z piłeczkami na klej. Całość następnie malujemy lakierem czerwonym lub żółtym, albo zupełnie przezroczystym. W ten sposób otrzymujemy bardzo proste i łatwe do wykonania pływaki.

Aby je umocować do podwozia, przygotowujemy specjalną obrączkę z blachy aluminjowej, grubości 0,5 mm. szerokości 5 mm. średnicy 40 mm. Na przygotowanie obrączki bierzemy dłuższe paski blachy, po to aby po wygięciu obrączki wystające końce umocować do goleni podwozia, pomiędzy który dla wzmocnienia wstawiamy małe kątowniki, których boki mają taką długość jak wystające części pierścienia.

Pierścieni takich wykonać należy 4 do podwozia i dwa do ogona, przyczem należy je tak dopasować aby pływak mógł się przez nie przesuwać.

Obsadzenie pływaka do ogona składa się w przedniej części z dwuch obręczy, z których jedna aluminjowa obchwytująca pływak, przytwierdzona jest do drugiej bambusowej umocowanej do kadłuba.

Druga obrączka przyczepiona jest do końca haczyka do gumy.

Cały model wykonany z bambusu.

Z drzewa zrobiona jest belka kadłubowa oraz dźwigarki w skrzydle i sterach.

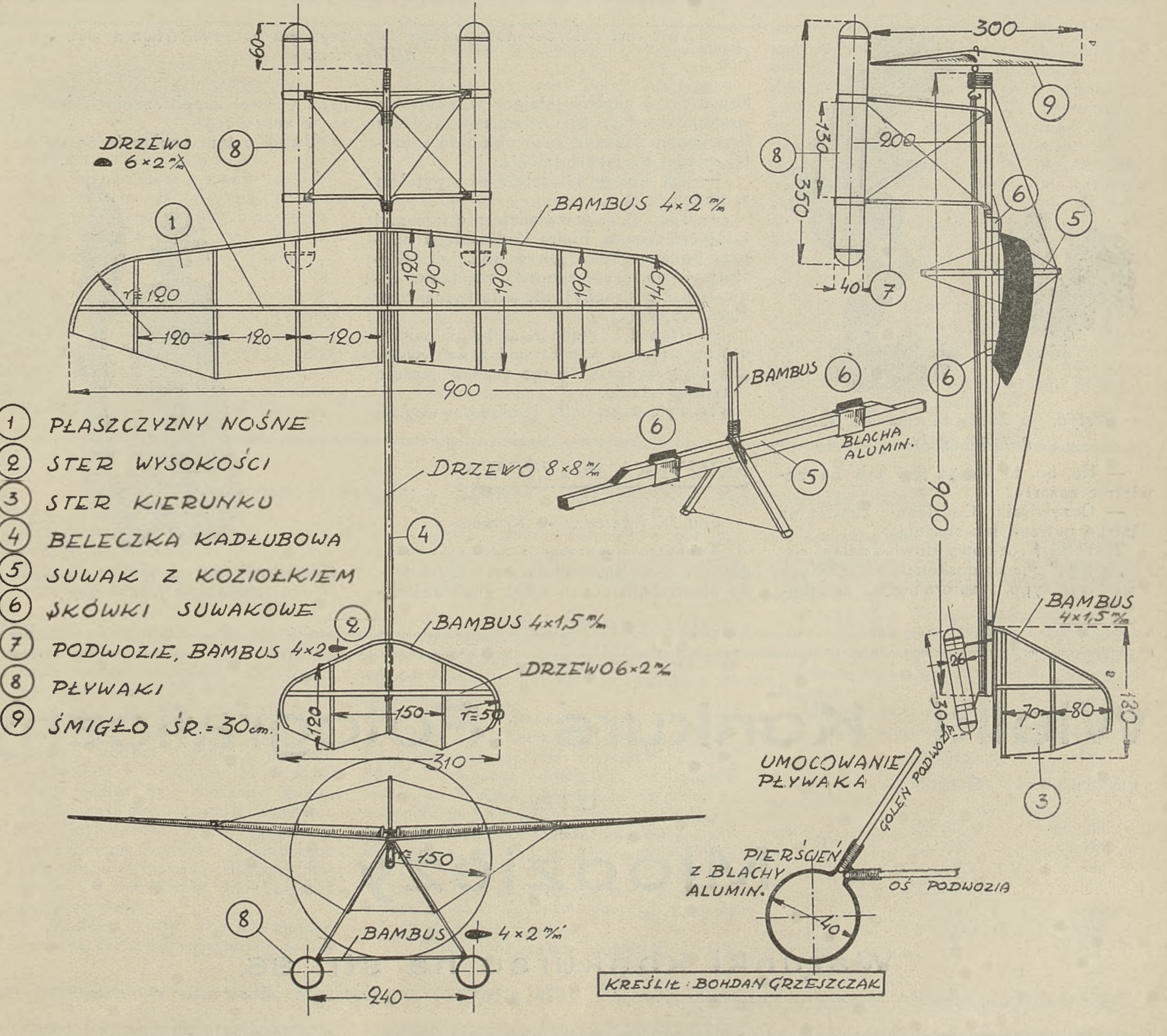
Skrzydło osadzone na suwaku pozwala na dokładną regulację oraz demontaż modelu.

Płaszczyzny pokryć można nieprzemakalnym papierem woskowym.

Podwozie i śmigło należy również polakierować, ale bardzo delikatnie by nie zwiększać ciężaru.

Śmigło 300 mm. lekko zrobione z olszowego drzewa.

Guma 8 do 10 nitek grubości 2×2 mm. trochę naciągnięta. Model ten próbowany bez pływaków osiągnął przeszło 200-metrowy lot, zaś z pływakami z wody przeszło 100 metrów.



## KRONIKA MŁODZIEŻY.

*Rozmowa „Lotu Polskiego" z kolegą Maciejem, jednym z naszych najtęższych w niedalekiej przyszłości asów powietrznych, skromnym narazie uczniem III kl. gimn. Zw. Zawodowego Naucz. Szkoł Średnich.*

Przychodził codziennie do naszej redakcji. Miał wielkie pogodne duże oczy, które patrzyły na świat ciekawie poprzez szkła pokaźnych okularów. Przygotowywał się do szkolnego odczytu o lotnictwie. Zamęczał redaktora technicznemi pytaniami. Zawsze zachodziłem w głowę o czem mogą tak długo z sobą gadać.

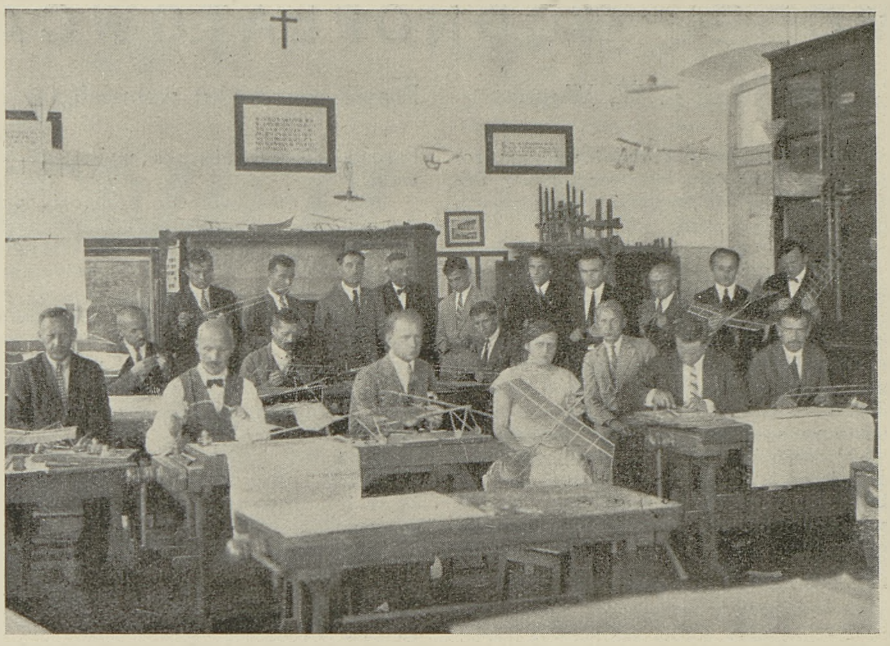
Pewnego dnia wziąłem go na bok.

— Czy zamierzacie zostać pilotem kolego?

— Tak jest proszę pana, choć tatuś chce żebym został księdzem, ale niemam do tego najmniejszego drygu, przytem my wszyscy...

= Co wy wszyscy? — przerwałem.

— Wszyscy prawie marzymy o powietrzu. Dla tego też mam odczyty. Niech poznają...



*Kurs instruktorów modelarstwa lotniczego dla nauczycielstwa w Ostrogu n/Horyniem.*



*— Wstyd, ja latam chociaż nie jestem ptakiem, a ty...*

— Ho, ho, to kolega jest tak na powietrze zażarty?

— Oczywiście. Codziennie chodzę na lotnisko patrzeć jak startują.

Z krótkiej rozmowy dowiedziałem się, że „kolega" zna się doskonale na silnikach wszelkiego typu i autoramentu, że zbudował już 3 modele latające w tem jeden wodnopłatowiec, że na tem nie zamierza bynajmniej kończyć swej chlubnie zaczętej młodej karjery lotniczej.

— Czy kolega już latał? — zapytałem w końcu.

— Tak... t. j. w zasadzie nie, ale mój tatuś ma dom w Białej Podlaskiej i podczas pokazu chciał żebym poleciał. Niestety mamusia nie zgodziła się (zwyczajnie babskie strachy), ale zato byłem przy starcie ojczulka.

— Brawo! Trzeba nam takich więcej którzy marzą o powietrzu i nawet wstydzą się przyznać, że nie zaznali jeszcze rozkoszy latania.

To było takie miłe i młode. *J. L.*

## SKRZYNKA POCZTOWA

*Jan M. i koledzy — Kraków.*

Konkurs muzyczny rozpisany został głównie z myślą o młodzieży. Wyróżniony utwór będzie Pan mógł grać z kolegami w swej kapeli szkolnej, lecz dopiero w końcu roku.

Uwagi o tym konkursie na str 8.



*„Kazimierz" mi na imię wprawdzie nie Kubala, a jednak „as".*

# Wielki Konkurs Fotograficzny

dla

# Młodzieży

Warunki konkursu na str. 36.

(dokończenie artykułu ze str. 9).

Wystartowaliśmy.

Awionetka lekko, leciutko odbiła się od zielonej trawki lotniska i pofrunęła równym, spokojnym lotem. W dole majaczyły hangary i domy.

— Hm nieźle — pomyślałem.

Nagle maszyna stanęła dęba, prychnęła jak koń i położywszy się na lewem skrzydle zatoczyła łuk nad lotniskiem. Zniżaliśmy się gwałtownie. Widzę dachy hangarów. Walimy prosto na nie.

— Wściekł się czy co?

Jeszcze 20 metrów. „Ptaszyna" z głuchą furją spada! SpAdA! SPADA!! 15 metrów! Miast szukać wolnej przestrzeni do lądowania, suniemy prosto na dachy. Las, dziewiczy gąszcz dachów. 10 metrów! Finita la comedia za chwilę będę bezkształtną paćką. 5 metrów!

Już!

Zawarczał silnik. Awionetka poderwała się i sunie w górę potężnym, radosnym lotem. Mordercze dachy zmniejszają się zmniejszają, robią się mniej groźne, mniej nienawistne.

— Niech żyje życie! Wiwat! Jesteśmy ocaleni! Niedokończyłem myśli gdyż płatowiec upodobnił się do estradowego tancerza demonstrującego najnowszego charlestona. Wyczynialiśmy teraz jakieś przedziwne synkopy powietrzne. Co to jest. Co?

Nagle niebo zwarło się z ziemią. Skrzydła, huk silnika... strona prawa... lewa... ha!

Inż. Drzewiecki zrobił niewinny looping the loop.

Wylądowałem skruszony.

— Jakże czy ptaszyna dobrze lata? — zapytał inż. Rogalski.

Nieodpowiedziałem.

Byłem biały jak papier, a na sercu robiło mi się jakoś błogo, błogo.

— — — — — — — —

Dalszych informacyj udzielał mi prezes Jerzy Wędrychowski.

Dowiedziałem się, że wśród młodych konstruktorów panuje tendencja do warsztatów doświadczalnych.

Że praca w nowych warsztatach L.O.P.P. na Okęciu będzie znacznie łatwiejszą co zatem idzie owocniejszą.

Że przewidywana jest nawet współpraca z dużemi fabrykami samolotów.

Gdy żegnałem p. Jerzego Wędrychowskiego powiedziałem, że zapiszę się do Aeroklubu Akademickiego.

— Pan poco? — zapytał młody prezes akademików.

— Aby poznać powietrze — odparłem.

— Pan taki znakomity znawca przestworzy?

— Hm... wyznaję, że nie miałem o nim najmniejszego pojęcia, ale z całego serca pragnę je poznać. Lot awionetką uczynił ze mnie najskromniejszego człowieka na świecie.

Żyjąc człek poznaje życie!




André KAFTAL, „La réparation des dommages causés aux voyageurs dans les transports aériens" (Naprawienie szkód, spowodowanych pasażerom na linjach powietrznych). Wydane w Paryżu 1930 r., nakładem Recueil Sirey, Paris.

Autor powyższej pracy jest warszawskim adwokatem, jednym z nielicznych w Europie prawników, którzy poświęcili się prawu lotniczemu. Jego praca okazała się początkowo w jednym z najpoważniejszych francuskich kwartalników prawniczych, następnie zaś została wydana jako oddzielna książka przez wydawcę paryskiego.

Znaczenie tej pracy polega na tem, że autor jej ujął, poraz pierwszy w tej dziedzinie, zagadnienie naprawienia szkód w lotnictwie w płaszczyźnie całkowicie odrębnej, niż to miało miejsce dotychczas. Uważa on, że unifikacja prawa lotniczego wymaga najsampierw dokładnego zaznajomienia się z przepisami prawnemi poszczególnych państw, odnalezienia w nich punktów stycznych i że wówczas dopiero można będzie zastanawiać się nad opracowaniem prawa dla tych państw wspólnego. Autor nie ogranicza się porównaniem odpowiednich artykułów kodeksów lotniczych, lecz zastanawia się nad tem w jaki sposób przepisy te zostały wprowadzone w życie w poszczególnych państwach. W tym celu, analizuje on zarówno doktrynę, jak i jurisprudencję sądów państw europejskich w dziedzinie odpowiedzialności przy przewozie powietrznym pasażerów. Na zakończenie autor wyłuszcza specjalne wymogi lotnictwa handlowego i szkicuje projekt rozwiązania całego zagadnienia w płaszczyźnie międzynarodowej. Projekt ten zresztą został już wysunięty przez adw. Kaftala w formie krótkiego memorjału na IV Kongresie Żeglugi Powietrznej w Rzymie, gdzie spotkał się z żywem zainteresowaniem.

Miło nam zaznaczyć, że w tak nowej dziedzinie, jak prawo lotnicze, głos prawnika polskiego rozlega się głośno w Europie, spotykając się z wielkiem uznaniem wszechświatowych kół zarówno prawniczych, jak i lotniczych.

## Regulamin Konkursu Modeli Latających Wodnopłatowców.

1. Konkurs dotyczy jedynie modeli latających wodnopłatowców.

2. Modele właściwe zostają podzielone na dwie grupy: a) kadłubowe, b) belkowe.

a) Modele kadłubowe. Do tej grupy będą zaliczone modele o długości maksymalnej kadłuba określonej zależnością $l \leq 2{,}7\sqrt{s}$, gdzie l jest długością w dcm, zaś s powierzchnią skrzydeł w dcm². Przekrój główny kadłuba winien wynosić minimalnie F = 0,05 s. Modele tej klasy winny być pędzone gumą. Guma musi być wewnątrz kadłuba.

b) Modele belkowe. Do tej grupy będą zaliczone modele, posiadające tę samą maksymalną długość kadłuba co i w grupie a) i również pędzone gumą.

Modele grupy a) i b), mające budowę skrzydeł wzorowaną na budowie skrzydeł samolotów (profilowane), otrzymują dodatkowo 10% ogólnej liczby zdobytych punktów.

3. Zawodowcy mogą brać udział w konkursie w osobnej grupie.

4. Wszystkie modele jak a) tak i b) winny posiadać pływaki pozwalające im na start z wody.

5. Modele klasy a) i b) współzawodniczą o zdobycie jak największej liczby punktów, uzyskanej z wzoru $P = L + 10t$, gdzie L oznacza odległość od miejsca startu do miejsca lądowania, mierzoną w metrach, a t — czas lotu w sekundach. Pomiar odległości będzie dokonany z dokładnością do 0,5 m, zaś czas do 1/5 sek.

6. Każdy model grupy a) i b) winien wykonać po 3 loty: 2 — startując z wody i 1 — startując z ręki.

7. Przy obliczaniu punktów L i T dla modeli klasy a) i b) będzie brana pod uwagę połowa sumy wyczynów, uzyskanych z dwóch najlepszych lotów obu rodzajów.

Mylny start będzie anulowany.

8 W razie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele, pierwszeństwo będą mieć modele o mniejszej długości.

Nagrody na I konkurs modeli latających wodnopłatowców są następujące:

GRUPA A

| Podział modeli | Uczniowie | Instruktorzy |
|---|---|---|
| nagr. I | Zł. 75 | Zł. 200 |
| „ II | „ 50 | „ 100 |
| „ III | „ 25 | — |

GRPA B

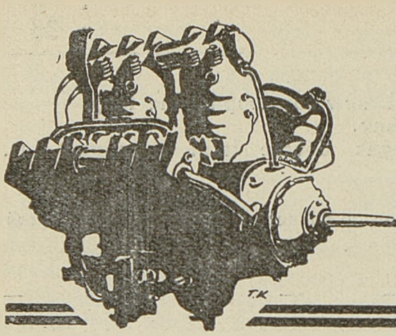
| | | |
|---|---|---|
| „ I | „ 75 | „ 200 |
| „ II | „ 50 | „ 100 |
| „ III | „ 25 | — |

## Puhar przejściowy im. pułk. Kazimierza Meyera, dyr. Państw. Zkł. Lotn. i kier. szkoły sam.-lotniczej.

1. Puhar jest nagrodą przejściową 3-letnią.

2. Puhar przyznany będzie jednemu z pośród nagrodzonych na konkursie, którego model wykonał najdłuższy lot z startem z wody i poprawnem wodowaniem.

3. Uczestnik zdobywający puhar dwukrotnie z kolei lub trzykrotnie z przerwami — otrzymuje puhar na własność.



# NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

## Samoloty

### STANY ZJEDNOCZONE

**Bellanca „Pacemaker"**—Dalsza ewolucja samolotu, na którym w r. 1927 przebyto Atlantyk północny.

Moc silnika została zwiększona do 300 MK. ilość miejsc wynosi 6. Skrzydło, zamocowane u górnych podłużnic kadłuba podtrzymują 2 pary zastrzałów, oprofilowanych w sposób charakterystyczny dla Bellanki — bardzo szeroko, aby uzyskać w ten sposób pewną dodatkową powierzchnię nośną. Skrzydło jest dwudzielne, konstrukcji drewnianej, kryte płótnem. Kształt skrzydła prostokątny z lekko ściętemi narożami Lotki nieodciążone, nie sięgają krańców skrzydeł. Kadłub jest z rur stalowych (Cr-Mo) spawanych.

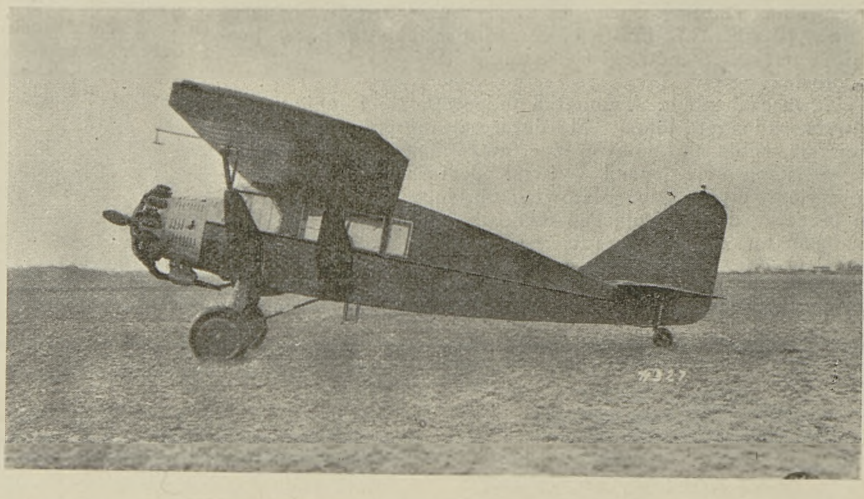
Silnik gwiazdowy (Wright 300 MK) znajduje się w okrągłej osłonie, z której wystają głowice cylindrów. Śmigło metalowe („Hamilton" lub „Standard Steel"). Spaliny z poszczególnych cylindrów zbierają się w pierścieniowem naczyniu przed silnikiem i odprowadzane są z niego przez wspólny przewód pod kadłubem, ogrzewając po drodze karburator i powietrze do ogrzewania kabiny

Przedział załogi mieści się tuż za przegrodą ogniową; jest zamknięty i wydatnie oszklony. Przewidziany jest potrójny mechanizm sterowy (jeden komplet można łatwo usunąć).

Kabina pasażerów łączy się bezpośrednio z przedziałem załogi. Są tu dwa fotele, między którymi jest wąskie przejście, zaś z tyłu kabiny kanapa na 2 osoby. Wyposażenie kabiny, jak zresztą powszechnie obecnie, luksusowe.

Drzwi wejściowe znajdują się z obu stron kadłuba między kanapą, a fotelami. Okna, zaopatrzone w sklejane szyby, w ilości 6 oświetlają kabinę.

Na nocne loty samolot jest wyposażony w światła pozycyjne, lampki oświetlające kabinę i instrumenty pokładowe. Kadłub jest pokryty płótnem. Opierzenie konstrukcji mieszanej: stal, drzewo — pokryte płótnem. Ster kierunkowy jest odciążony.



*Samolot pasażerski — Ballanca „Pącemacer"*

Podwozie trójnogowe; węzeł osiowy mieści się w płaszczyźnie symetrji kadłuba. Golenie elastyczne z amortyzacją oleo biegną do kłótkich nasad, wysuniętych z boków kadłuba. Do tychże nasad zamocowuje się przednie zastrzały skrzydeł.

Wspinka osi zamocowana jest w węźle tylnego zastrzału skrzydłowego, Koła zaopatrzone są w hamulce Bendix. Zamiast płozy ogonowej jest zwrotne kółko opatrzone w pneumatyk.

Zbiorniki paliwa mieszczą się w skrzydłach po obu stronach kadłuba. Rozrusznik silnika bezwładnościowy, obsługiwany z miejsca pilota.

Następujące instrumenty pokładowe są montowane przez fabrykę; licznik obrotów, manometr smaru, termometr smaru, wysokościomierz, buzda, szybkościomierz, wskaźnik położenia i zwrotów, benzynowskazy, zegar czasowy.

Samolot można prędko przerobić na wodnopłat, zamieniając jedynie podwozie na pływaki,

Cena w (wytwórni) 14.950 dol. (ok. 135.000 zł).

**Charakterystyka.**

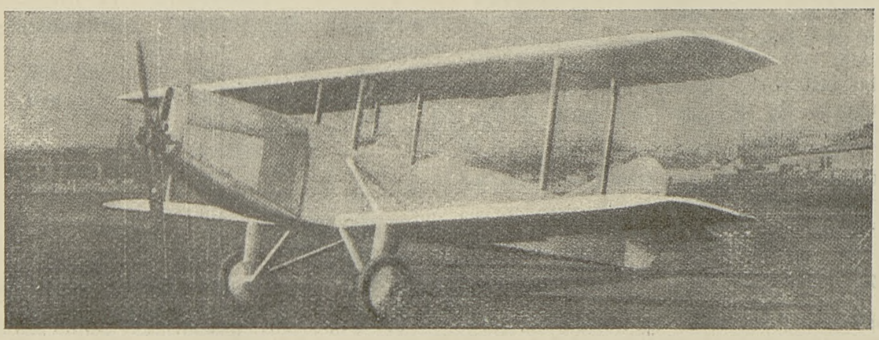
| | | |
|---|---|---|
| Wymiary: | b | = 14,1 m. |
| | l | = 8,5 m. |
| | S | = 52,4 m² |
| Silnik: | Wright J – 6; N = 300 MK | |
| Ciężary: | Pw | = 1070 kg |
| | Pu | = 877 kg |
| | Pc | = 1947 kg |
| | ps | = 76,6 kg/m² |
| | pn | = 6,5 kg/MK |
| Cechy lotu: | Vmax | = 234 km/g |
| | Vek | = 196 km/g |
| | H | = 2900 m. |
| | Vo | = 5 m/sek. |
| | D | = 1370 KM. |

### FRANCJA

**Caudron C. 232.** — Awionetka 2-miejscowa, zbliżona do formity angielskiej. Konstrukcja całkowicie drewniana, za wyjątkiem pokrycia skrzydła (płótno) i omaskowania silnika (blacha aluminjowa), oraz okuć (dural). Układ: dwupłat o rozpiętości górnego płata nieco większej niż dolnego.

Skrzydło konstrukcji klasycznej, dźwigary sosnowe, frezowane z belki. Żeberka kratownicowe z płytkami łączącymi ze sklejki (waga żeberka 125 gr.).

Przód skrzydła pokryty sklejką. Całość pokryta płótnem Lotki nieodciążone mieszczą się tylko w dolnym płacie. Komorę płatową usztywnia para słupków sosnowych z każdej strony kadłuba. Górne skrzydła są przymocowane do krótkiego baldachimu opartego na 4 słupkach. W baldachimie jest zawarty zbiornik benzyny (85 litrów). Dolne skrzydła są przyłączone do dolnego baldachimu, dość dłu-



*Caudron C. 232 — awionetka 2-miejscowa.*

giego, aby z jednej strony umożliwić łatwe rozwiązanie szerokiego trójnogiego podwozia, z drugiej zaś ułatwić składanie skrzydeł przy płozie opartej o ziemię. Składanie skrzydeł odbywa się przez wyciągnięcie zamkowych sworzni zamocowujących przednie dźwigary, rozparcie przodów części składanych skrzydła przez specjalne rurki (normalnie leżące pod górnem skrzydłem), wreszcie obrócenie skrzydeł ku tyłowi naokoło sworzni na tylnych dźwigarach.

Kadłub jest pokryty sklejką. Konstrukcja normalna. Silnik (rzędowy, chłodzony powietrzem Renault 95 KM) jest wysunięty znacznie naprzód, aby uzyskać dogodne wejście i widoczność dla obu miejsc: pasażer, siedzący na 1-szem miejscu posiada już wolny widok w górę, poza skrzydłem

Droga, po której poszedł tu Caudron pociąga za sobą też pewne ujemne cechy: rozpostarcie mas w kadłubie (przez to ewentualnie trudne wychodzenie z korkociągu) oraz znaczna płaszczyzna pionowa przed środkiem ciężkości (w związku z tem gorsza stateczność kierunkowa). Ratuje sytuację długość kadłuba (niemal 8 m.).

Przewidziano możność założenia podwójnego mechanizmu sterowego.

Opierzenie całkowicie drewniane posiada gruby profil i jest całkowicie wolnościowe. Stery są nieodciężone.

Podwozie trójnogowe. Amortyzacja zapomocą sznura gumowanego. Koła (700x100) mają rozstęp 2,5 m. Od węzłów goleni podwozia biegną skośnie ku górnym podłużnicom kadłuba zastrzały podobnie jak w szkolnym Hanriocie.

**Charakterystyka.**

Wymiary: b = 11,9 m.
l = 7,9 m.
h = 2,7 m.
S = 24 m²

Silniki: Renault N = 95 MK.

Ciężary: Pw = 420 kg.
Pu = 280 kg.
pc = 700 kg.
ps = 29 kg/m².
pn = 7,4 kg./MK

Cechy lotu: Vmax = 165 km/g
Vek = 135 km/g.
Vmin = 72 km/g.
H = 4000 m.
T = 4 godz.

Długość rozbiegu (wzgl wybiegu) = 120 m.

## NIEMCY

**Focke-Wulf „Habicht" A. 28.**—Jednopłat komunikacyjny, odznaczający się własnością niewchodzenia w korkociąg nawet wtedy, gdy pilot pragnie go wprowadzić. Zawdzięczać to należy szczególnej formie skrzydła z podgiętymi ku górze krańcami tylnej krawędzi. Niemcy nazywają to „Zanoniaform", gdyż nasiona Zanonia posiadają błonkowe skrzydełka o takim właśnie kształcie. Skrzydło posiada gruby profil, zmieniający się na coraz cieńszy ku krańcom. Cięciwa skrzydła też maleje.



*Focke-Wulf „Habicht" A. 28. — jednopłat komunikacyjny.*

Konstrukcja drewniana jednodźwigarowa. Przód skrzydła, aż do dźwigara, jest pokryty sklejką celem usztywnienia na skręcanie. Całość skrzydła pokryta płótnem.

Skrzydło jest wolnonośne i zamocowane na górnych podłużnicach kadłuba. Lotki, wystające poza tylną krawędź skrzydła są nieodciążone.

Kadłub jest konstrucji klasycznej, drewnianej z usztywnieniem drutami; pokrycie płótnem.

W przedniej części, poza silnikiem gwiazdowym znajduje się przedział załogi z dwoma miejscami obok siebie. Sterownia jest całkowicie oszklona.

Bezpośrednio za sterownią leży kabina z 4 krzesłami. Drzwi wejściowe leżą z lewej strony kadłuba między obu szeregami krzeseł.

Kabina jest oświetlona 4 oknami. Bagażnik z oddzielnem wejściem mieści się za kabiną.

Nadano kadłubowi taki kształt, wypukły ku dołowi, że gdy płoza spoczywa na ziemi, drzwi wejściowe znajdują się bardzo nisko. Do kabiny wchodzi się wygodnie, bez stopni. Podwozie trójnogowe o kołach szeroko rozstawionych. Oś i wspórka osi odchodzi od dolnej podłużnicy kadłuba, goleń elastyczna od węzła na dźwigarze skrzydła.

Amortyzacja sznurem gumowym mieści się wewnątrz skrzydła.

Silnik gwiazdowy, nieosłonięty zawieszony jest na podstawie z rur stalowych spawanych. Zbiorniki paliwa mieszczą się w skrzydle po obu stronach kadłuba.

Opierzenie posiada kształt typowy dla maszyn niemieckich z czasu wielkiej wojny: stateczniki trójkątne o małem wydłużeniu, mały statecznik pionowy. Ster kierunkowy jest odciążony.

Podczas lotów doświadczalnych próbował pilot von Köppen, przy różnych położeniach środka ciężkości wprowadzić samolot w korkociąg, jednak bezskutecznie.

Przy stracie szybkości, spowodowanej przeciągnięciem samolot nie traci sterowności lotkami i samoczynnie utrzymuje równowagę poprzeczną.

Pochylony na skrzydło „Habicht" wykonywał wiraż o małym promieniu i wracał do normalnego położenia.

**Charakterystyki.**

Wymiary: b = 16 m.
l = 10,2 m.
h = 3 m.
S = 32 m²

Silnik: „Titan" N = 230 MK.

Ciężary: Pw = 1100 kg.
Pu = 700 kg.
Pc = 1800 kg.
ps = 56,2 kg/m²
pn = 7,8 kg/ mk.

Cechy lotu: Vmax = 180 km/g.
Vek = 160 km/g
Vmin = 85 km/g.
H = 5000 m.
D = 650 km

Czas wznoszenia na 1000 m. 6,5 min.

---

**Detroit.** — W dniu 2.IV r. b. na lotnisku Forda w Dearborn odbył się pierwszy lot płatowca transportowego, zaopatrzonego w silniki Packarda-Diesla. Lot ten miał przebieg zupełnie pomyślny. Pilotował Leroy Mannig naczelny pilot-oblatywacz firmny Ford Motor Company, towarzyszył mu konstruktor silnika Packard'a kpt. L. M. Woolson.

Normalne płatowce Forda są zaopatrzone w silniki Wright'a, a w tym locie pierwszy raz były użyte silniki ropne Packarda o sile 660 MK.

# Wielki konkurs fotograficzny dla młodzieży.

Lato — wakacje — wycieczki — ćwiczenia w polu — oto okazje dające wiele sposobności do dokonywania pięknych zdjęć fotograficznych.

Fotografja, ulubiony sport młodzieży, może dać prześliczne efekty w dziedzinie lotnictwa, prac w modelarni, ćwiczeń w maskach gazowych i t. p., stanowiąc jednocześnie żywą ilustrację zainteresowań i wyczynów młodzieży w zakresie jej prac na terenie L. O. P. P.

Aby zachęcić naszych młodych przyjaciół do upamiętnienia ich w tej dziedzinie wysiłków

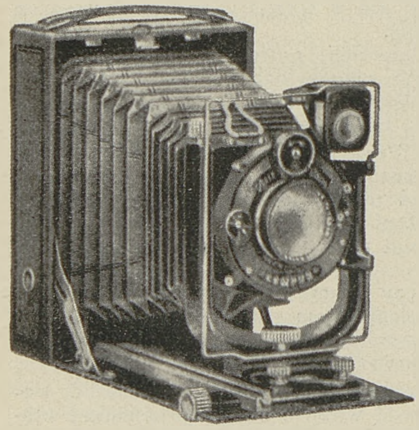
## Lot Polski

ogłasza konkurs na najefektowniejsze fotografje, związane z działalnością młodzieży na terenie L. O. P. P.

Redakcja przeznacza za najlepsze zdjęcia szereg nagród wartości ogólnej ca 1.000,— zł.

O przyznaniu nagród zdecyduje plebiscyt naszych czytelników.

Z nadesłanych fotografij zostaną wybrane zasługujące na wyróżnienie i odpowiadające warunkom konkursu zdjęcia i będą reprodukowane w „Locie Polskim". Jednocześnie będzie przeprowadzone głosowanie czytelników.



Nagroda I.
Kamera z podwójnym wyciągiem i zębatką do wszelkich prac doświadczonego amatora „Maximar". Kadłub metalowy pokryty skórą i miech skórzany, ścianka objektywowa na zawiasach, pionowe i poziome przesuwanie objektywu. Nr. 207/7 do płyt i błon płaskich 9 × 12 z Zeissa Tessarem 1 : 4,57 = 13,5 cm z migawką Compur. Dodatki: 3 kasety, ramka matówkowa, struna do matówki.

Nagroda I-a w postaci aparatu fotograficznego, nabytego w firmie B. Żurkowski, Foto-Kino-Skład, Warszawa, Al. Jerozolimskie 29, tel. 31-27, wartości zł. 344.— będzie przyznana za zdjęcie które otrzyma największą ilość głosów.

II-a w postaci aparatu tegoż typu, zakupionego w firmie B. Żurkowski, Warszawa, Al. Jerozolimski 29, wartości zł. 234.— za zdjęcie, które otrzyma największą zkolei ilość głosów.

Aparat ten jest tego samego typu co nagroda I-a. Nr. 207/3 do płyt 6,5 × 9 i błon płaskich 6 × 9 z Dominarem 1 : 4,5 f 10,5 z migawką Klio.

III-cia nagroda w postaci bezpłatnego przelotu na Polskich Linjach Lotniczych „Lot", w dowolnym kierunku, przyznana będzie za 3-e zkolei zdjęcie, które otrzyma nejwiększą ilość głosów. Wartość nagrody ca 120.— zł.

Poza temi 3-ma nagrodami zostaną rozdzielone pomiędzy stających do konkursu fotografów-amatorów za zdjęcia wyróżnione następujące premje.

10 pamiątkowych medali bronzowych z przelotów płk. Rayskiego i kpt. Orlińskiego wartości 200.— zł., oraz przybory fotograficzne i książki wartości 100.— zł.

Nazwiska wyróżnionych uczestników Konkursu zostaną umieszczone w „Locie Polskim".

## Warunki konkursu:

1. Każdy uczestnik Konkursu może nadesłać na konkurs conajwyżej 5 różnych zdjęć. Każdego zdjęcia należy nadsyłać 2 odbitki.

2. Na odwrocie każdej fotografji należy podać imię, nazwisko i adres uczestnika konkursu oraz dołączyć opis zdjęcia.

3. Format fotografji dowolny; pożądane odbitki na papierze błyszczącym.

4. Zdjęcia powinny być związane z pracami L. O. P. P. i mogą dotyczyć: a) sprzętu lotniczego i gazowego, b) modelarni i modeli, c) prac młodzieży (ćwiczenia w maskach, drużyny harcerskie przy ćwiczeniach gazowych i t. p.), d) próby modeli latających, e) natura i lotnictwo (np. przeszkody dla lotnictwa: mgły, chmury i t. p.), f) prace i uroczystości L. O. P. P.

Konkurs trwać będzie przez czerwiec, lipiec i sierpień.

Począwszy od numeru lipcowego „Lotu Polskiego" będą umieszczane fotografje nadsyłane na Konkurs i zostanie podany regulamin głosowania.

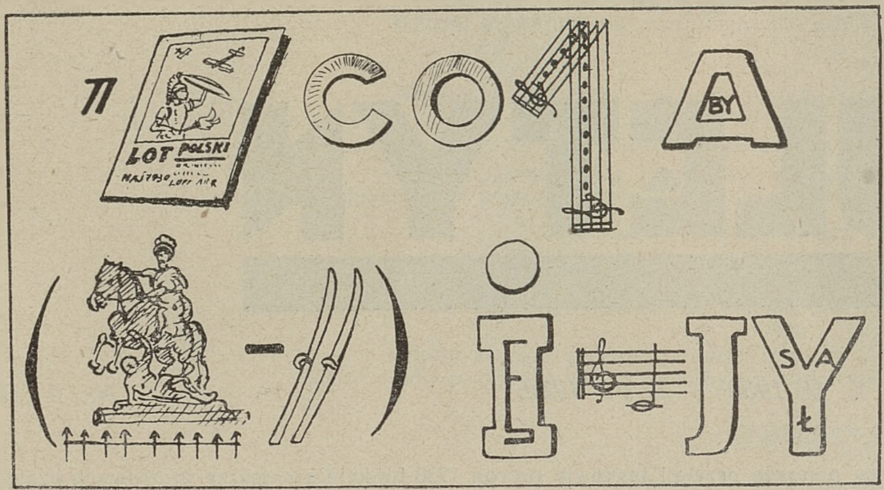
Rezultaty Konkursu zostaną ogłoszone w październiku 1930 r.

## „Rozwiązanie zadania dla domyślnych czytelników”.

Gdzie i w jakiej kolejności powinny płatowce lądować, aby utworzyć imię i nazwisko znanego lotnika polskiego?

Płatowce winny lądować na wyspie Kuba, w kolejności l-a-K-a-z-i-m-i-e-r-z co utworzy Kubala Kazimierz, imię i nazwisko znango lotnika polskiego.

Wyniki losowania: I nagrodę — 20 zł. — otrzymała p. T. Abżółtowska z Grodna,
II nagrodę — 10 zł. — otrzymał p. I. Myśliński z Warszawy,
III nagrodę — książki — 1) p. Z. Łabęcki, Tarnowskie Góry. 2) p. M. Malanowska, Warszawa. 3) p. K. Lebiedzki, Lwów. 4) p. F. Lebiedzki, Chodorów. 5) J. Błachociński, Lwów.




## Rebus.

Redakcja podaje rebus, który większość czytelników z łatwością odgadnie.

Za dobre rozwiązanie Redakcja przeznacza: 5 nagród w postaci książek ofiarowanych przez wydawnictwo **„Bibljoteka Groszowa", Warszawa, Moniuszki 11.**

Termin rozwiązania upływa dn. 25 czerwca 1930 r.

# Zapisujcie się na członków L. O. P. P.

TREŚĆ NUMERU:



Redaktor: *Jerzy Witkowski* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

# AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# BIULETYN

*L. dz. 769* *1. V. 1930 — 1. VI. 1930.* *Nr. 6 (30)*


**Komisarze sportowi i chronometryści na rok 1930**

Następujący panowie przyjęli łaskawie na rok 1930 funkcje komisarzy sportowych względnie chronometrystów:

**Komisarze sportowi.**

CYWIŃSKI Stanisław, inż. Biała Podlaska.
CZERWIŃSKI Jan, inż. „ „
Dr. CZYRSKI Ignacy, Tarnopol.
DYMSZA Tadeusz, kpt-pil. inż. Warszawa.
GRABOWSKI Hilary, ppłk-pil. bal. Warszawa.
GUMOWSKI Tadeusz, inż. Lublin.
HALEWSKI Tadeusz, kpt-pil. Warszawa.
KŁOCZKOWSKI Roman, kpt-pil. Toruń.
KONARSKI Mieczysław, mjr. pil. Warszawa.
KOŚCIANOWSKI W. Łuck.
KRACZKIEWICZ Kazimierz, kpt-pil. Toruń.
KRZYCZKOWSKI Józef, mjr pil. „
KURMAN Mieczysław, inż. Warszawa.
KWIECIŃSKI Bogdan, mjr. dypl. Warszawa
LEWONIEWSKI Józef, por. pil. inż. Warszawa.
MAKOWSKI Wacław, mjr. pil. inż. „
MICIŃSKI Stanisław, Grodno.
PAWLUC Stanisław, kpt. pil. Bydgoszcz.
PĘCZALSKI Mieczysław, inż. Biała Podlaska.
PERINI Camilo, płk. pil. Lwów.
POWIERZA Antoni, ppłk. Częstochowa.
PRAUSS Stanisław, inż. Warszawa.
PRYZIŃSKI Jan, starosta Zamość
RAYSKI Ludomir, płk. dypl. pil. inż. Warszawa.
ROMANOWSKI Zenon, mjr. pil. Kraków
RÖMER Stanisław, Wilno.
RUDLICKI Jerzy, inż. Lublin.
RUDNICKI Franciszek, mjr. pil. inż. Bydgoszcz.
RUSKIEWICZ Bolesław, inż. Warszawa.
SENKOWSKI Aleksander, inż. Warszawa.
SZANDOROWSKI Wiktor, ppłk-pil. Warszawa.
WIEDEN Franciszek, mjr-pil. inż. Warszawa.
WOJTAROWICZ Bronisław, pil. inż. Poznań
WOLSZLEGIER Jan, ppłk-pil. Toruń.
ZARDECKI kpt-pil. inż. Warszawa.

**Chronometryści:**

BURZYŃSKI Zbigniew, por. pil. Jabłonna.
CIEŃSKI Antoni, Lublin.

DRZEWIECKI Jerzy, inż. Warszawa.
FILIPOWICZ Henryk, por. pil. Toruń.
JANUSZ Antoni. por. pil. „
KARPIŃSKI Adam, inż. Biała Podlaska.
KAWECKI Jan, inż. Warszawa.
ROGALSKI Stanisław, inż. Warszawa.
WALLS J. inż. Poznań.
WAWRZYNIAK Czesław, dyr. pil. Poznań.
WIGURA Stanisław, inż. Warszawa.

**Rekordy międzynarodowe.**

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy lotnicze:

## KLASA C (samoloty silnikowe)

### Rekordy z obciążeniem użytecznem 500 kg.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Stany Zjedn.) . . 298,510 km/godz.
„ „ „ 500 „ (Stany Zjedn.) . . 275,580 „

### Rekordy z obciążeniem użytecznem 1000 kg.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Stany Zjedn.) . . 283,250 km/godz.
„ „ „ 500 „ (Stany Zjedn.) . . 270,800 „
„ „ „ 1000 „ (Stany Zjedn.) . . 245,750 „

Wszystkie powyższe rekordy ustalił pilot Lee Schoenhair na płatowcu Lockheed Vega z silnikiem „Wasp“ 425 MK. Jackson ville Beach dnia 18. II. 1930 r.

### Rekordy z obciążeniem użytecznem 2000 kg.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Stany Zjedn.) W. J. Fleming na płatowcu Bach z 3 silnikami (1 Wasp i 2 Wright J. 67) w Los Angelos dnia 26 III. 1930 r. . 229,591 km/godz.

### Rekordy z obciążeniem użytecznem 5000 kg.

Rekord odległości w obwodzie zamkn. (Niemcy) . . . 501,590 km.
„ długotrwałości lotu (Niemcy) . . . . . 3 godz. 2 min.
„ szybkości na przestrzeni 100 km. (Niemcy) . . . 184,464 km/godz.
„ „ „ 500 „ (Niemcy) . . . 172,950 „

Cztery powyższe rekordy ustalił pilot W. Zimmermann na płatowcu Junkers J. 38 z 2 silnikami Junkers. 55 600 MK. i 2 silnikami Junkers L. 8 400 MK. w Dessau dnia 10.IV. 1930 r.

## SAMOLOTY LEKKIE

### 1-a kategorja

Rekord wysokości (Niemcy) Woldemar Voigt z pasażerem K. H. Gaule na awionetce Darmstadt D-18 z silnikiem Genet 100 MK. w Darmstadzie dnia 21. VI 1930 r. 7.521 mtr.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Stany Zjedn.) Willfred G. Moore i W. S. Glodfelty na awionetce Inland Sport z silnikiem Warner 110 MK. w Kanas City dnia 12. II. 1930 r. . . . . . . . . . . 204,313 km/godz.

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km. (Niemcy)
Rudolf Neininger z pasażerem Kurt Stark'iem na awionetce Darmstadt D-18 z silnikiem Genet 100 MK. w Darmstadzie dnia 23. IV. 1930 r. . . 214,848 km/godz.

### 2-a kategorja.

Rekord wysokości (Niemcy)
Pani Margret Fusbahn, pasażer M. Fusbahn na awionetce Klemm L. 25 z silnikiem Salmson 40 MK. w Böblingen dnia 11. IV. 1930 r. . . 4.614 m.

## KLASA C-bis (wodno-płatowce)

Rekord odległości w obwodzie zamkn. (Francja)
Mermoz na wodnopłatowcu Latécoère 28 z silnikiem Hispano - Suiza 600 MK. w Marignane dnia 11—12 IV. 1930 r. . . . . 4.308 km. 340 m.

## REKORDY KOBIECE

## KLASA C (samoloty silnikowe)

Rekord wysokości (Stany Zjedn.)
Miss Ruth B. Alexander na samolocie Great Lakes z silnikiem Cirrus 90 MK. w San Diego dnia 1. XI. 1929 r. . . . . . . 4,791 mtr.

Rekord długatrwałości lotu (Francja)
Lena Bornstein na samolocie Farman 192 z silnikiem Salmson 230 MK. w Le Bourget dnia 2. V. 1930 r. . . . . . . . . 35 godz. 46 min.

**Zjazd F. A. I.**

W dniach od 10 do 15 czerwca r. b. odbędzie się w Paryżu doroczny Zjazd F. A. I. Na Zjazd ten udaje się delegacja Aeroklubu R. P. w następującym składzie:
p. Stanisław de Rosenverth, wiceprezes Aeroklubu R. P.
p. Mjr. dypl. B. J. Kwieciński, sekretarz generalny Aeroklubu R. P.



AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński.*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

# BIULETYN

*Nr. 28.*

## RADA GŁÓWNA

W dniu 19 maja r. b., w Instytucie Aerodynamicznym, odbyło się posiedzenie Rady Głównej L.O.P.P., w którem wzięło udział 31 członków Rady:

Pp.: Z. Arnd, J. Eberhardt, K. Gintowt-Dziewałtowski, F. Godlewski, M. Gronowski, E. de Henning Michaelis, M. Huber, M. Jarniński, S. Kwaśniewski, A. Małyszko, Z. Martynowicz, K. Michalik, A. Mogielnicki, Muszyński, W. Ossowski, S. Płużański, B. Pikor, J. Przybyszewski, S. Rudziński, S. Rybicki, Z. Skrzyński, F. Stopczyński, R. Szereszowski, S. Sznuk, K Taylor, K. Vacqueret, S. Wiktor, T. Wolski i I. Zaczeniuk, przedstawiciel Komisji Rewizyjnej inż. Z. Przybyszewski, zaproszeni przedatawiciele Powiatowego Komitetu Kolejowego Dyrekcji Wileńskiej: pp.: W. Budkiewicz, Niedziółka, Markiewicz i Paszkiewicz oraz z urzędu p. W. Baliński, J. Kawecki i J. Misiński.

Usprawiedliwili nieobecność pp. Prezes Rady J. Zagleniczny oraz członkowie p. W. Syeda i T. Berkiewicz.

Zebranie zagaił prezes Zarządu Głównego, inż. J. Eberhardt; przewodniczył vice-prezes Rady Głównej gen. E. de Henning Michaelis.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1. Odczytanie protokułu,
2. Kwartalne sprawozdanie Zarządu Głównego,
3. Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L.O.P.P. za 1929 rok.
4. Sprawozdanie Rady Głównej za 1929 rok.
5. Wnioski o przyznanie praw Kom. Wojewódzkich, Komitetom: Kolejowemu Dyr. P. K. P. w Wilnie i Krakowskiemu Miejskiemu oraz praw Powiatowego: Kom. Miejskiemu w Tarnopolu.
6. Wylosowanie 1/3 członków Rady Głównej z wyboru, ustępujących zgodnie z art. 28 § 3 Statutu.
7. Wniosek Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego.

Po przyjęciu protokułu poprzedniego posiedzenia, prezes Zarządu Głównego, p. J. Eberhardt, złożył sprawozdanie kwartalne Zarządu Głównego, które zostało przyjęte przez Radę Główną do zatwierdzajacej wiadomości. Następnie prezes Zarządu Głównego, p. Eberhardt przedstawił sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L. O. P. P. za 1929 rok. Szczegółowe i obszerne sprawozdanie wykazało dalszy rozwój L.O.P P. tak w powiększeniu się ilości jego członków, jak też funduszów.

Po rozpatrzeniu i przedyskutowaniu sprawozdania rocznego L. O. P. P., p. prof. Taylor odczytał projekt sprawozdania Rady Głównej na Ogólne Zgromadzenie z dnia 31 maja r. b., zawierający opinję Rady Gł. co do sprawozdania Zarządowego. Sprawozdanie Rady Gł. przyjęte zostało jednomyślnie.

W punkcie 5-ym porządku dziennego Rada Główna przyznała Komitetowi Powiatowemu Dyrekcji P. K. P. w Wilnie prawa Komitetu Wojewódzkiego, poczynając od dnia 1 czerwca r. b., z warunkiem, że Komitet Kolejowy uiści w statutowym terminie Komitetowi Wojewódzkiemu w Wilnie przypadające mu należności. Nadto Rada Główna powzięła uchwałę o utworzeniu Komitetu Miejskiego w Tarnopolu z prawami Powiatowego.

Na mocy art. 28 § 3 Statutu L.O.P.P. zostali wylosowani ze składu Rady Głównej członkowie: pp. W. Czapski, R. Górecki, J. Gąsiorowski, W. Seyda, A. Skwarczyński, K. Taylor i J. Zawadzki oraz zastepcy: pp. J. Kloczkowski i A. Małyszko.

Nadto zleciła Rada Główna Zarządowi Głównemu i Komitetom Wojewódzkim stosowanie w całej rozciągłości statutowych praw i obowiązków kontroli; w szczególności powinien Zarząd Główny, poza kontrolą działalności Komitetów Wojewódzkich i celowości ich wydatków, prowadzić także kontrolę rachunkowości Komitetów Wojewódzkich a te Komitetów Powiatowych. Wreszcie Rada Gł. postanowiła wystąpić na Ogólne Zgromadzenie L.O.P.P. z wnioskiem. aby Zgromadzenie zmieniło art. 28 § 6 Statutu, zmniejszając quorum dla prawomocności uchwał Rady Głównej, a mianowicie, żeby zamiast wymaganej dotychczas conajmniej $^1/_2$ liczby członków z wyboru, wprowadzić $^1/_3$ cześć tychże.

Na tem posiedzenie zakończono.

## ZARZĄD GŁÓWNY

W ślad za przesłanym w dniu 4.III. za Nr. 1938/30 regulaminem „Konkursu Modeli Latających", Zarząd Główny L.O.P.P. podaje poniżej uzupełnienie regulaminu, dotyczące puszczania modeli kadłubowych i belkowych z ziemi:

„Regulamin konkursu zabrania przy puszczaniu modeli z ziemi podrzucania lub popychania tychże. Modele po nakręceniu gumy należy ustawić na płaszczyźnie, z której model startuje, przytrzymując tylko śmigło.

Na dany sygnał należy śmigło puścić, model zaś powinien sam się wznieść. Długość płaszczyzny startu należy przedłużyć do 10-ciu metrów".

**Zakończenie kursu.** W dn. 28 kwietnia odbyło się uroczyste zakończenie kursu obrony powietrznej i przeciwgazowej dla Związku Harcerstwa Polskiego. Kursowi temu poświęcono dosyć dużo miejsca w treści. W spisie podajemy nazwisko imię, chorągiew, hufiec do którego absolwent został przydzielony.

**Spis uczestników Harcerskiego Knrsu Informacyjnego L.O.P.P. 22—28 kwietnia 1930 r. w Warszawie.**

1. Kuźmicki Józef — Białystok—Wołkowysk.
2. Obłamski Włodzimierz — Białystok — Grodno.
3. Szwedówna — Brześć n/B. — Wysokie Litewskie.
4. Gładysz Marjan — Brześć n/B. — Brześć n/B.
5. Juryk Adam — Brześć n/B. — Brześć n/B.
6. Orlik Wacław — Brześć n/B. — Brześć n/B.
7. Cieślewski Kazimierz — Brześć n/B. — Brześć n/B.
8. Sosna Władysław — Kraków — Krzeszowice.
9. Świder Franciszek — Kraków — Rzeszów.
10. Chlebowska Sabina—Warszawa—Płock.
11. Czajkówna Marja — Kraków — Kraków.
12. Wilczek Stanisław — Lwów — Lwów.
13. Dudzyk Stanisław — Lwów — Lwów.
14 Kołodyński Tadeusz — Lwów — Lwów.
15. Dzieżgwówna Felicja — Toruń — Toruń.
16. Gąsiorowska Marja — Kraków — Kraków.
17. Diener Zygmunt — Lwów — Lwów.
18. Niedźwiecka Stanisława — Lublin — Lublin.
19. Kleszczyński Tadeusz — Lwów — Lwów.
20. Wrzaszczówna Marja — Lublin — Lublin.
21. Wyrobek Stefan — Waszawa — Warszawa.
22. Cieśla Feliks — Lwów — Lwów.
23. Czernik Kazimierz — Łódź — Łódź.
24. Kozłowski Tadeusz — Lublin — Lublin.
25. Gawłowski Stanisław — Lublin — Lublin.
26. Rusinek Zygmunt — Lublin — Lublin.
27. Bień Roman — Lublin — Lublin.
28. Bagiełówna — Łódź — Łódź.
29. Kuleszyna — Warszawa — Płock.
30. Kulesza Wacław — Płock — Płock.
31. Serafinowski Władysław — Poznań — Poznań.
32. Szetle Zdzisław — Poznań — Poznań.
33. Wróblewski Jerzy — Poznań — Poznań.

34. Cyranowska — Wilno — Wilno.
35. Dinder Jan — Łódź — Łódź.
36. Bohdanowicz Witold — Wilno — Wilno.
37. Chojnacka — Łódź — Łódź.
38. Praśkowska — D. G. Sosnowiec.
39. Żuchowiczówna — D. G. Częstoch.
40. Kopański Stanisław — Sosnowiec.
41. Solarczyk Leon — Częstochowa.
42. Kaczmarczyk Marjan — Olkusz.
43. Kredel Stanisław — Łódź.
44. Mastajówna — Toruń — Grudziądz.
45. Cichońska — Toruń — Brodnica.
46. Lendzion Jerzy — Pomorze — Toruń.
47. Kazimierowicz Mieczysław — Pomorze — Gdynia.
48. Szymczak Józef — Pomorze — Tuchola.
49. Jaszczuk Włodzimierz — Pomorze — Kościerzyna.
50. Szczerek Edmund — Warszawa — Warszawa.
51. Kempiński Alfons — Pomorze — Kościerzyna.
52. Rudnicki Aleksander — Pomorze — Toruń.
53. Rybak Stanisław — Warszawa — Warszawa.
54. Tomaszewski Leonard — Pomorze — Grudziądz.
55. Gorczyński Tadeusz — Pomorze — Chełmża.
56. Czarnecki Władysław — Warszawa — G. K. M.
57. Betliński Jan — Pomorze — Grudziądz.
58. Galiński Alfons — Pomorze — Chełmża.
59. Gołoński Jerzy — Pomorze — Grudziądz.
60. Kornaszewski Eugenjusz — Pomorze — Grudziądz.
61. Ulryk Mathej — Poznań — Poznań.
62. Śmidowicz Bohdan — Poznań — Poznań.
63. Gózniak Zdzisław — Poznań — Poznań.
64. Kurkiewicz Jerzy — Poznań — Poznań.
65. Spyrka Alojzy — Śląsk — Wielkie Hajduki.
66. Anioł Jan — Śląsk — Łagiewniki.
67. Giżyński Stanisław — Kraków — Kraków.

**„Chwilki" w czerwcu 1930 roku.**

3/VI. Wojskowe znaczenie lotnictwa cywilnego — kpt. pil. M. Krotowicz.

10/VI. Sensacje lotnicze — red. Dura.

17/VI. Przed wakacjami — dyr. W. Baliński.

24/VI. Ostatnie wyczyny szybowców — mjr. pil. J. Witkowski.

**„Chwilki lotnicze"**. Dla wiadomości placówek L. O. P. P. podajemy spis tytułów wszystkich chwilek, wygłoszonych dotychczas przed mikrofonem radjostacji warszawskiej.

1. W rocznicę pierwszego lotu silnikowego — p. K. Muszałówna.
2. O ludziach-ptakach — p. K. Muszałówna.
3. Dlaczego człowiek może latać? — p. inż. Jan Kawecki.
4. Instytut Aerodynamiczny w Warszawie — p. inż. Stefan Neumark.
5. Znaczenie lotnictwa w przyszłej wojnie — p. dyr. Władysław Baliński.
6. O samolotach bezsilnikowych — p. K. Muszałówna.
7. O silniku lotniczym słów kilkoro — p. inż. B. Zalewski.
8. Sport lotniczy w Polsce i zagranicą — p. inż. Jan Kawecki
9. O kierunku działalności L.O.P.P. — p. dyr. Władysław Baliński.
10. Przemysł lotniczy oraz popieranie twórczości lotniczej u nas i zagranicą — p. inż. Zbigniew Arnd.
11. Piloci — p. por. Janusz Meissner.
12. Metal czy drzewo — p. redaktor Jerzy Witkowski.
13 Udział lotnictwa w obronie przeciwlotniczej biernej — p. mjr. Marjan Romeyko.
14. Bezpieczeństwo komunikacji lotniczej — p. inż. Włodzimierz Szaniawski.
15. Pocztowa komunikacja lotnicza — p. dyr. Władysław Baliński.
16. Fokker F. VII. — p. por. Janusz Meissner.
17. Nowsze ulepszenia i wynalazki w dziedzinie lotnictwa — p. inż. Adam Karpiński.
18. Dla najmłodszych miłośników lotnictwa — p. Stanisław Tarwid.
19. Wyprawa Nobilego na biegun północny p. redaktor Jerzy Witkowski.
20. Lotnictwo na P. W. K. — p. dyr. Wł. Baliński.
21. Zastosowanie lotnictwa niszczycielskiego — p. por. J. Meissner.
22. O sterowcach i ich ostatnich wyczynach — p. por. Leon Czerski.
23. Komunikacja radjowa z ziemią w czasie lotów — p. kpt. obs. Jerzy Bylewski.
24. Wodnopłatowce — p. Wigura.
25. Przegląd spraw lotniczych u naszych sąsiadów — p. Borzeniec.
26. Zagadnienia obrony ludności cywilnej w wojnie lotniczo-gazowej — p. por. Marjan Ziembiński.
27. Angielskie loty do Indji — p. por. J. Meissner.
28. Wielkie przeloty Europa—Daleki Wchód — p. por. Leon Czerski.
29. O nowszych wynalazkach i ulepszeniach w technice lotniczej. Część II. — p. inż. Adam Karpiński.
30. Udział młodzieży w pracach lotniczych w Niemczech i Rosji — p. kpt. T. Halewski.
31. Lotnictwo w wojnie gazowej — p. por. Ziembiński.
32. Loty transatlantyckie — p ppłk. Tadeusz. Mokłowski.
33. Ruch sportowo-lotniczy w Niemczech — Henryk Matzke.
34. Samoloty rakietowe — p. pułk. T. Mokłowski.
35. Polska turystyka powietrzna — p. inż. Jan Kawecki.
36. Umowy lotnicze z sąsiadami — p. Gabrjel Kijkowski.
37. Wytyczne subwencji komunikacji lotniczej — p. inż. Włodz. Szaniawski.
38. Organizacja władz lotnictwa cywilnego — p. inż. Ryszard Adamowicz.
39. Światowe szlaki powietrzne — p. inż. Jan Kawecki.
40. Neutralność samolotów sanitarnych — p. H. Matzke.
41. Znaczenie meteorologji dla rajdów lotniczych — p. płk. inż. T. Mokłowski.
42. Budżety lotnicze — p. inż. Ryszard Adamowicz.
43. Tępienie szkodników w gospodarce leśnej i rolnej przy pomocy samolotów polskiej konstrukcji — p. inż. J. Kawecki.
44. Ostatnie typy samolotów polskiej konstrukcji — p. inż. J. Kawecki.
45. Mój lot na awjonetce do Barcelony p. inż. Wigura.
46. Kluby lotnicze w Polsce — p. red. Jerzy Osiński.
47. O pływających portach lotniczych — p. płk. Inż. Tad. Mokłowski.
48. Pierwszy krok w komunikacji międzyplanetarnej — p. por. J. Meissner.
49. Udział społeczeństwa w obronie powietrznej — p. dyr. W. Baliński.
50. Płatowce i sterowce olbrzymy — p. inż. R. Adamowicz.
51. Lotnictwo w Niemczech — p. Redaktor Jerzy Witkowski.
52. Teraźniejszość i przyszłość techniki lotniczej — p. płk. T. Mokłowski.
53. Lotnictwo w życiu pozalotniczem — p. Jerzy Lewestam.
54. Rola narodu w wojnie lotniczo-gazowej — p. por. M. Ziembiński.
55. Wrażenia z mojego pierwszego lotu — p. Lucjusz Dura.
56. Lotnictwo nocne — p. kpt. pil. M. Kretowicz.
57. Organizacja przyziemi w komunikacji lotniczej — p. inż. R. Adamowicz.
58. Fotografja lotnicza i możliwość jej wykorzystania — p. kpt. pil. M. Kretowicz.
59. Publiczność, lotnicy i zima — J. Lewestam.
60. Lotnictwo morskie i jego rola w marynarce wojennej — Kpt. M. Kretowicz.
61. Znaczenie Polski dla celów tranzytowych — red. Zygmunt Jastrzębski.
62. Lotnictwo w szkołach — dyr. Wł. Baliński.
63. Lotnictwo morskie — kpt. pil. M. Kretowicz.
64. Lotnictwo a młodzież szkolna — dyr. W. Baliński.
65. Nasze polskie linje lotnicze — kpt. R. Adamowicz.
66. III-ci Ogólnokrajowy Konkurs awjonetek L.O.P.P. — inż. J. Kawecki
67. „Lotnictwo a miłość" — Jerzy Lewestam.
68. Lotnictwo i gazy w walce z przestępczością — por. Marjan Ziembiński.
69. Wyprawy lotnicze do bieguna południowego — mjr. pil. J. Witkowski.
70. Modelarstwo lotnicze — pil. Wojciech Woyna.
71. Loty na wielkich wysokościach i wpływ ich na człowieka — kpt. pil. M. Kretowicz.
72. Międzynarodowe Zawody Awjonetek — mjr. pil. K. Kwieciński.
73. „Uśmiech przestworzy" — J. Lewestam.
74. Znaczenie L. O. P. P. dla Obrony Państwa — dyr. W. Baliński.
75. Lotnictwo słabosilnikowe — inż. J. Kawecki.
76. Wojskowe znaczenie lotnictwa cywilnego — kpt. Miecz. Kretowicz.
77. Sensacje lotnicze — Lucjusz Dura.
78. Przed wakacjami — dyr. Wł. Baliński.
79. Ostatnie wyczyny szybowców — mjr. pil. J. Witkowski.

## KOMITETY WOJEWÓDZKIE

### KOMITET WOJ. KRAKOWSKI.

**Obrona Przeciwgazowa Województwa Krakowskiego** zyskała nowych pionierów i propagatorów wyszkolonych na

trzytygodniowym kursie obrony przeciwgazowej, urządzonym przez Inspektorat Obrony Przeciwgazowej Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie. Uroczyste zakończenie kursu oraz rozdanie świadectw absolwentom odbyło się w ubiegłym tygodniu w obecności Inspektora Głównego Obrony Przeciwgazowej kpt. Jerzego Misińskiego.

Kurs powyższy ukończyło 25 instruktorów powiatowych, którzy w swoich powiatach rozpoczynają obecnie normalną pracę wyszkoleniową w dziedzinie obrony przeciwgazowej ludności cywilnej, przygotowując w ten sposób obronę społeczeństwa przed grozą ewentualnej wojny gazowej.

## KOMITET WOJ. w LUBLINIE.

**Zakończenie kursu O.P.G.** W dniu 6 kwietnia r. b. zakończył się kurs instruktorów II kat. w Kazimierzu Dolnym dla powiatu puławskiego, ukończyło kurs 13 słuchaczy, przyczem 7 instruktorów zaliczono do kat. III-ej. Kurs w Kazimierzu Dolnym zakończył się wzorowym odczytem dla szkół powszechnych i rzemieślniczej na temat „Walka i obrona przeciwgazowa" w obecności absolwentów kursu. Prelegent Inspektor O. P. G. W. Rudnicki. Słuchaczy około 350.

W dniu 7 kwietnia r. b. rozpoczął się kurs instruktorów O.P.G. II kat. w Garwolinie dla powiatu garwolińskiego. Polski Czerwony Krzyż skorzystał z kursu dając 3 delegatów. Cały kurs obejmował 56 godzin z których 20 godzin zajęć praktycznych i ćwiczeń. Kurs powyższy został zakończony w dniu 16 kwietnia r. b. wzorowym odczytem dla szerszej publiczności w obecności absolwentów kursu. Temat odczytu „L.O.P.P. i obrona kraju". Ukończyło kurs jako instruktorzy II kat. 12, i III kat. Odczyty te miały na celu zapoznanie się słuchaczy z metodą przemówień.

W dniu 23 kwietnia r. b. Inspektor Wojewódzki O. P. G. został zaproszony przez Okręgowy Związek Straży Pożarnych w Lublinie w charakterze prelegenta na kursie O.P.G. dla wyższych instruktorów pożarniczych z całej Polski. Na kursie powyższym inspektor Wojew. objął wykłady z bojowych środków chemicznych, techniki walki gazowej, obrony indywidualnej i zbiorowej w zakresie kursu instruktorskiego II kat.

**Ogólne Zgromadzenie Komitetu.** Dnia 11 kwietnia 1930 r. w lokalu własnym przy ul. Powiatowej 1 odbyło się Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. przy licznym udziale delegatów Komitetów Powiatowych z całego województwa. Obrady zagaił prezes Komitetu Woj. p. vice wojewoda Karasiński zapraszając na przewodniczącego p. inż. Jana Czerwińskiego (Biała Podlaska) oraz do prezydjum pp. Sławomira Łagunę (Siedlce) i Stefana Mańkowskiego (Zwierzyniec). Sprawozdanie z działalności Komitetu w roku 1929 złożył p. prezes Karasiński podkreślając dodatnie wyniki osiągnięte przez Komitet szczególnie w dziedzinie organizacyjnej co przejawiło się w znacznem zwiększeniu liczby członków oraz wzrostu ilości Kół Miejscowych Ligi na terenie Województwa.

Ogólne Zgromadzenie przyjęło sprawozdanie do wiadomaści i uchwaliło wniosek wyrażający Zarządowi Komitetu podziękowanie za owocną pracę a w szczególności P. prezesowi. Następnie odczytany został protokół Komisji Rewizyjnej która po zbadaniu rachunków Komitetu i jego działalności postawiła wniosek o udzielenie Zarządowi Komitetu absolutorjum. Wniosek przyjęty został jednogłośnie, poczem przystąpiono do uzupełniających wyborów do Zarządu Komitetu na rok 1930. Na miejsce 4 ustępujących członków Zarządu wybrani zostali: Pp. Henryk Sachs, Dr. Sosnowski, nacz. Feliks Wojciechowski, dyr. Stanisław Zaczek.

Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali dotychczasowi jej członkowie wszyscy ponownie.

W wolnych wnioskach rozpatrywano sprawę poruszoną przez przedstawicieli kilku Komitetów Pow. a dotyczącą przeniesienia terminu VII Tygodnia L.O.P.P. na wrzesień r. b. Po dłuższej dyskusji wniosek ten większośaią głosów został uchwalony.

**Propagandowa ekspedycja samochodowa.** W myśl uchwały Ogólnego Zgromadzenia Komitetu z dnia 23.VI r. ub. dotyczącej zakupu przez Komitet własnego samochodu któryby służył jako propagandowa ekspedycja na wzór posiadanej przez Zarząd Główny L. O. P. P. Zarząd Komitetu Woj. zakupił podwozie półciężarowe typu „FORD" mod. 1930 do którego odpowiednie podwozie jest wykonane w fabryce „Plage i Laśkiewicz".

Samochód ten zostanie następnie wyposażony w aparat kinematograficzny wraz z odpowiednim zapasem filmów propagandowych oraz niezbędne materjały i pomoce naukowe przy pogadankach i odczytach.

W drugiej połowie maja r. b. zorganizowana w ten sposób ekspedycja propagandowa rozpocznie objazd województwa lubelskiego.

**Nowe Koło Szkolne L.O.P.P.** Dzięki poparciu dyrekcji gimnazjum „Szkoła Lubelska" w osobie p. dyr. Chmielewskiego niedawno powstało tam liczne Koło Szkolne L. O. P. P., którego opiekunem jest prof. K. Juszczakowski.

Na zebraniu organizacyjnem powołano Zarząd Koła, w którego skład weszli następujący uczniowie: J. Skórski — prezes oraz A. Górka, St. Skublewski, M. Niwiński i B. Orłowski — członkowie zarządu. Na zastępów wybrano: T. Winnickiego, W. Rota i B. Kłobskiego.

Zarząd Koła przystąpił już do intensywnej pracy organizując szereg pogadanek i odczytów, przyczem prelegentami są starsi członkowie Koła. Materjałów w postaci książek i tablic oraz pomocy naukowych dostarczył Komitet Wojewódzki. W najbliższym czasie przy Kole będzie uruchomiona modelarnia.

Niedawno również powstało nowe liczne bo z górą 400 członków liczące Koło Szkolne L.O.P.P. w gimn. państw. im. Ks. A. Czartoryskiego w Puławach gdzie inicjatywę założenia Koła podjął dyr. M. Pęczalski.

Po wysłuchaniu odczytu odbyła się pierwsza lekcja modelarstwa pod kierunkiem instruktora Komitetu Wojewódzkiego p. J. Sipayłło.

Sądząc z pierwszych poczynań Koła ma ono wielkie widoki rozwoju.

**Nowy Zarząd Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Chełmie.** Po przeprowadzonej reorganizacji ukonstytuował się nowy zarząd Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Chełmie, na czele którego jako prezes stanął Gen. Bryg. Józef Plisowski. Na członków zarządu powołani zostali pp. Jan Kirszner, prof. Konstanty Jodko, Włodzimierz Fąfrowicz, Stanisław Rubinson, Jamrowicz, Władysław Ornatowski, kpt. Kazimierz Olszewski i Jan Zabłocki. Do Komisji Rewizyjnej powołani zostali pp. Nacz. Stanisław Drozdowski, Dyr. Henryk Fuhrman i por. Kazimierz Bartecki.

Nowy zarząd Komitetu przystąpił do pracy, zakładając na terenie Powiatu szereg Kół Miejscowych, z których najliczniejsze jest Koło fabryczne przy cementowni „Firlej" w Rejowcu, gdzie wszyscy pracownicy i robotnicy dzięki poparciu sprawy przez Dyr. Inż. Rüdigera w liczbie około 500 zapisali się na członków L.O.P.P.

**Komisja lotniskowa.** W ub. miesiącu bawiła na terenie województwa lubelskiego komisja, której zadaniem było zwiedzenie terenów pod projektowane lotniska na terenie województwa lubelskiego. W skład komisji wchodzili: Pp. Inż. Suchodolski z ramienia Dep. IV M. S. Wojsk., Chojarczyk z ramienia Ministerstwa Komunikacji, Inż. J. Kawecki z Zarządu Gł. L.O.P.P., oraz Z. Radomski z ramienia Komitetu Wojew. L.O.P.P. Komisja zwiedziła szereg terenów w 4 miejscowościach województwa wydając o pracach swych szereg spostrzeżeń i wniosków.

Komisja odwiedziła jednocześnie lotnisko pod Zamościem, gdzie po odbyciu konferencji z. p. Starostą Pryzimskim, prezesem tamt. Komitetu Powiatowego, ustalono kolejność prac przy wykończeniu tego lotniska i oddaniu go do użytku. Lotnisko we wrześniu r. b. będzie mogło przyjąć ogólnopolski raid awjonetek, którego trasa przechodzi przez Zamość. W czasie raidu projektowane jest uroczyste otwarcie lotniska.

## KOMITET WOJ. LWOWSKI.

Dnia 27 kwietnia br. odbyło się w Województwie Ogólne Zgromadzenie Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej we Lwowie. Wśród obecnych zauważyliśmy m. in. z Komitetu honorowego Dr. Adolfa Czerwińskiego, prezesa Sądu apelacyjnego. inż. Pawła Prachtla-Morawińskiego dyrektora Okręgowej Dyrekcji PKP, rektora Politechniki Dr. inż. Kaspra Weigla, zastępcę Komisarza Rządu Romana Frankowskiego im. gm. m. Lwowa, starostę Czesława Eckhardta, z członków Zarządu Komitetu Wojewódzkiego pułk. Jerzego Englischa, dyr. Gustawa Kirschnera, ks. Eleonorę Lubomirską, Dr. Jerzego hr. Łosia, Dr. Józefa Parnasa, Dr. Jana Poratyńskiego, prezesa inż. Stanisława Rybickiego, i inż. Wita Sulimirskiego, z Komisji rewizyjnej Komitetu radcę Tadeusza Höflingera, naczelnika Wydziału Karola Köhlera, Dr. Zdzisława Próchnickiego i licznych delegatów Komitetów powiatowych L.O.P.P.

Po zagajeniu Zgromadzenia przez prezesa inż. St. Rybickiego, wybrano do Prezydjum Dr. Adolfa Czerwińskiego jako przewodniczącego, rektora inż. Dr. Kaspra Weigla jako zastępcę przewodniczącego i delegata Komitetu powiatowego L.O.P.P. z Krosna p. Urbana Więcka jako sekretarza.

Po złożeniu ogólnego sprawozdania z działalności Komitetu przez prezesa inż. Stanisława Rybickiego, szczegółowe sprawozdanie złożył dyr. Adam Tiger. Z przedłożonych sprawozdań wynika, że Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie uzyskał w swej pracy w roku ubiegłym bardzo poważne sukcesy, wyrażające się w bogatej i wszechstronnej działalności na terenie Województwa lwowskiego.

Działalność tę ilustrują najlepiej następujące cyfry: obrót pieniężny 1,576.722.66 zł, wartość nieruchomości i ruchomości 551.639.54 zł., zamknięcie bilansu po stronie czynnej i biernej kwotą 648.485.63 zł., Komitetów powiatowych 34, ogólna liczba kół 635, w czem 363 kół szkolnych, członków 49.691. Przybyło kół 108 i członków 11.578.

Do najważniejszych prac Komitetu należy zaliczyć ukończenie budowy i otwarcie Szkoły mechaników lotniczych L. O. P. P. w Sygniówce pod Lwowem. Koszt budowy szkoły wynosił 344.668.13 zł., a utrzymanie jej 100.596.37 zł.

Szkoła wychowuje 41-uczniów, otrzymujących bezpłatnie utrzymanie, odzież, naukę, opiekę lekarską i t.d. Z dalszych prac wymienić należy budowę lotnisk. Komitet poświęcił bowiem lądowisko w Borku pod Krosnem, a teren pod lotnisko w Borysławiu został przygotowany i przez międzyministerjalną komisję zbadany. Poza tem prace przygotowawcze prowadzono między innemi w Krośnie, Jarosławiu, Rzeszowie i Tarnobrzegu. Ważną była również akcja przeprowadzenia sieci organizacji obrony przeciwgazowej. W tej dziedzinie Komitet urządził 8-kursów instruktorów obrony przeciwgazowej tak we Lwowie jak i na prowincji kosztem 10.003.37 zł. Poważne wyniki dała również praca na polu szybownictwa. Dzięki bowiem subwencjom Komitetu Lwowscy konstruktorzy i piloci członkowie Związku Awiatycznego Studentów Politechniki i Lwowskiego Aeroklubu akademickiego osiągnęli znany polski rekord szybowcowy. Wielkie znaczenie miał również ruch wśród młodzieży szkolnej, wyrażający się w powstawaniu nowych 93 kół szkolnych i przybyciu 7.338 nowych członków popierających. O żywotności lwowskiego Komitetu Wojewódzkiego świadczy ruch w kierunku urządzania imprez i odczytów, których było na terenie Województwa 453. Z innych prac podkreślić należy współpracę z nauczycielstwem (konferencje nauczycielskie) popieranie modelarstwa, które rozwinęło się bardzo w roku ubiegłym w szkołach tak średnich jak i powszechnych.

Urządzono 26 kursów modelarstwa, jeden wielki konkurs modeli latających, szereg pokazów mniejszych, konkursów szkolnych, i wystaw, z których podkreślić należy wystawę na placu Targów Wschodnich.

Warto też zaznaczyć, że praca sekretarjatu Komitetu w roku ubiegłym była niezwykle intenzywna o czem świadczy ogólna liczba wydanych i przyjętych materjałów, wynosząca 799.967 szt.

Po przedstawieniu sprawozdania zabrał głos w imieniu Komisji rewizyjnej Dr. Zdzisław Próchnicki, który stawiając wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum zaznacza równocześnie, że książki i rachunki Komitetu prowadzone są wzorowo i przejrzyście, to też oprócz udzielenia Zarządowi absolutorjum należy mu wyrazić uznanie i podziękowanie.

Po ożywionej dyskusji Ogólne Zgromadzenie uchwaliło wniosek Komisji rewizyjnej jednogłośnie i przystąpiło do wyboru nowych władz. W miejsce wylosowanych członków Zarządu wybrano: pułk. pil. Augustyna Domesa dowódcę 6 p. lotn., Wicewojewodę Wacława Drojanowskiego, zastępcę Komisarza Rządu Romana Frankowskiego, prof. inż. Stanisława Łukasiewicza, i naczelnika wydziału Izby skarbowej Antoniego Majewskiego. Komisja rewizyjna została wybrana w tym samym składzie. Weszli do niej ponownie radca Tadeusz Hoflinger, naczelnik wydziału Karol Köhler, Dr. Zdzisław Próchnicki, prokurent Roman Riedl i Dr. Jerzy de Lenie Junga.

Następnie dyr. Adam Tiger przedstawił program Tygodnia obrony powietrznej i przeciwgazowej, który w roku bieżącym odbędzie się w dniach od 18—25 maja br.

Ogólne Zgromadzenie wykazało, że rok ubiegły był etapem rozwoju L.O.P.P. na terenie Województwa lwowskiego.

**Kurs instruktorów O. P. G. 1 klasy we Lwowie.** W dniach od 31 marca do 17 kwietnia br. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie przeprowadził kurs insrtuktorów obrony przeciwgazowej 1 klasy wyłącznie dla kandydatów z prowincji. Do akcji tej przyłączył się także Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Tarnopolu obsadzając kurs 13 swojemi ludźmi. Ogółem na kursie mieliśmy 26 uczestników — przeważnie ze sfer nauczycielskich i urzędniczych. Program kursu zgodny z przepisami Głównego Zarządu L.O.P.P. urozmaicony był szeregiem pokazów i zwiedzeniem warsztatów naprawy masek, wagonu O. P. G. (Głównego Zarządu) który akurat wtedy stacjonował na dworcu głównym we Lwowie), Szkoły mechaników lotniczych w Sygniówce, Portu lotniczego naszego Komitetu i parku 6 p. lotn. w Skniłowie. Korzystając z łaskawej uprzejmości Dowództwa 6 Baonu sanitarnego mogliśmy bezpłatnie w koszarach tegoż pułku zakwaterować kursantów, gdzie też na miejscu w jednej ze sal odbywały się wykłady (8 godz. codziennie). PP. Wykładowcy dołożyli wszelkich starań, ażeby w tak krótkim czasie sprostać zadaniom programu. Ukończyło kurs 22 kandydatów w tem na obydwa Komitety Wojewódzkie przypada po 11-tu. Uroczystość zakończenia kursu i wręczenia świadectw odbyła się dnia 17 kwietnia w obecności Pp. Wiceprezesa Komitetu Woj. L.O.P.P. prof. inż. Kazimierza Zipsera, Dowódcy 6 Baonu sanitarnego ppułk. Dr. Bałaszeskula Franciszka, dyr. biura Komitetu Woj. L.O.P.P. mjr. Tigera Adama, kpt. Figlera Tytusa, insp. O. P. G. Jeleniewskiego Ignacego i P.T. Wykładowców. Wspólna fotografja: Siedzą od lewej do prawej Pp.: asystent Zych, dyr. mjr. Tiger, ppułk. Bałaszeskul, wiceprezes prof. inż. Zipser, Kpt. Figler i Dr. Hebenstreich. Stoją: X insp. O.P.G. Jeleniewski Ignacy i uczestnicy kursu O.P.G. 1 klasy we Lwowie.

## KOMITETY POWIATOWE

### KOMITET POW. w BARANOWICZACH.

**Walne Zgromadzenie Powiatowego Komitetu LOPP Baranowicze.** W dniu 9 marca r. b. w sali Rady Miejskiej odbyło się Walne Zgromadzenie Powiatowego Komitetu LOPP.

Zgromadzenie zaszczycił swą obecnością p. wice-wojewoda Godlewski. Zagajając Zgromadzenie prezes Komitetu inż. Layman wita w imieniu zgromadzenia p. wice-wojewodę Godlewskiego, poczem proponuje wybór przewodniczącego w osobie nadkomisarza p. Szpali, który zaprasza na asesorów pp. rotm. Bargiela i Oniśkiewicza.

Przewodniczący ogłasza porządek dzienny, a po przyjęciu takowego zabrał głos p. wice-wojewoda Godlewski, który przywitał obecnych.

Przyjęto sprawozdanie z działalności za 1929 rok przedłożonego przez sekretarza Komitetu p. Głąbika, Ze sprawozdania wynika, iż Zarząd Komitetu w 1929 roku pracował nader intensywnie i rezultaty osiągnięte są dość poważne.

Członków w 1929 roku przybyło 246 i tylko jedno Koło posiada 25 reszta waha się od 50 do 240 członków; Kół 24, z ogólną liczbą członków 1846, Kół szkolnych 6 z liczbą członków 536.

W pracy Komitetu pomagają Koła lokalne, w ubiegłym roku na pierwsze miejsce wysunęło się Koło Niedźwiedzice.

Oprócz poważnego zwiększenia się liczby członków Zarząd Komitetu prowadził na szeroką skalę propagandę, urządzając pokazy wojny lotniczo-gazowej, odczyty, których wygłoszono w roku sprawozdawczym 57, wysłuchało odczytów 7829 osób.

Obronę przeciwgazową także ruszono z martwego punktu, chociaż rok ubiegły na tem polu był tylko wstępem do pracy, którą Komitet rozpoczął w roku bieżącym.

Wreszcie posunięto daleko naprzód budowę lotniska, budowa którego jest prowadzona pod kierunkiem i nadzorem Zarządu Komitetu Powiatowego.

Wyniki finansowe były gorsze, aniżeli za rok 1928 jednak należy to tłomaczyć ogólnym stanem zubożenia i zaległościami, jakie mają Koła w stosunku do Komitetu Powiatowego.

W końcu został omówiony program pracy Komitetu i Kół na rok 1930.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej przedłożył p. Kuntz.

Po sprawozdaniach wyłoniła się dyskusja w trakcie której zabierali głos delegaci Kół, przeważnie omawiając bolączki organizacyjne i trudności przy wykonaniu programu.

Po debatach jednogłośnie przyjęto następującą rezolucję:

Zatwierdzić sprawozdanie za 1929 rok udzielając Zarządowi absolutorjum wraz z wyrażeniem podziękowania za tak usilną owocną pracę w rozwoju LOPP dla dobra Ojczyzny.

W dalszym ciągu porządku dziennego odbyły się uzupełniające wybory do Zarządu Komitetu, zostali wybrani pp: starosta Przepałkowski, burmistrz Mackiewicz, inżynier Layman, rejent Danowski oraz na zastępcę p. Bronicki. Komisję Rewizyjną wybrano w następującym składzie;

Pp. Kuntz, Przeborowski, Czyżewski na zastępców Jasinowski i Abramowski.

Wybór delegatów na Walny Zjazd przekazano Zarządowi Komitetu.


ASPIRIN 0,5
BAYER
Istnieje tylko jedna
ASPIRINA

# POLSKIE LINJE LOTNICZE
# „L O T"
# Rozkład lotów

**Ważny od 1 czerwca do 31 sierpnia 1930 r.**

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

| Godzina | | KIERUNEK | | | Godzina | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 15.40 | o. | Warszawa | p. | 8.10 | |
| | 17.50 | p. | Gdańsk | o. | 6.00 | |
| | 8.30 | o. | Warszawa | p. | 15.20 | |
| | 11.00 | p. | Lwów | o. | 12.50 | |
| | 13.00 | o. | Warszawa | p. | 12.30 | |
| | 15.00 | p. | Katowice | o. | 10.30 | |
| | 16.00 | o. | Warszawa | p. | 10.10 | |
| | 18.10 | p. | Poznań | o. | 8.00 | |
| | 16.15 | o. | Warszawa | p. | 10.00 | |
| | 18.15 | p. | Bydgoszcz | o. | 8.00 | |
| | ** | | | | ** | |
| | 15.30 | o. | Katowice | p. | 10.00 | |
| | 17.10 | p. | Brno | o. | 8.20 | |
| | 17.30 | o. | Brno | p. | 8.00 | |
| | 18.30 | p. | Wiedeń | o. | 7.00 | |
| | * 15.30 | o. | Katowice | p. | * 10.00 | |
| | 18.00 | p. | Wiedeń | o. | 7.30 | |
| 10.45 | 15.40 | o. | Katowice | p. | 10.00 | 15.00 |
| 11.30 | 16.25 | p. | Kraków | o. | 9.15 | 14.15 |
| *** | * | | | | ** | *** |
| (12.30) | 11.30 | o. | Lwów | p. | 12.20 | (13.20) |
| (14.00) | 13.00 | p. | Cernaûti | o. | 10.50 | (11.50) |
| (14.30) | 13.30 | o. | Cernaûti | p. | 10.20 | (11.20) |
| (17.10) | 16.10 | p. | Galati | o. | 7.40 | (8.40) |
| (17.30) | 16.30 | o. | Galati | p. | 7.20 | (8.20) |
| (18.50) | 17.50 | p. | Bucuresti | o. | 6.00 | (7.00) |

**Objaśnienie znaków:**

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty
*** czas wschodnio europejski
o. odlot
p. przylot

**Uwagi:**

1) Połączenia w jednym dniu:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gdańsk | — Warszawa | — Lwów | — Cernaûti | — Galati | — Bucuresti | lub z powrotem |
| Poznań | — Warszawa | — Gdańsk | — | | | „ „ |
| Poznań | — Warszawa | — Bydgoszcz | — | | | „ „ |
| Warszawa | — Katowice | — Kraków | — | | | „ „ |
| Warszawa | — Katowice | — (Brno) | — Wiedeń | | | „ „ |
| Poznań | — Warszawa | — Katowice | — Wiedeń | | | „ „ |
| Bydgoszcz | — Warszawa | — Katowice | — Wiedeń | | | „ „ |
| Gdańsk | — Warszawa | — Katowice | — Wiedeń | | | „ „ |
| Lwów | — Warszawa | — Poznań | — | | | |
| Lwów | — Warszawa | — Bydgoszcz | — | | | |

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Warszawa, Moniuszki 11.